97-84206-8

Schwerin, Bernhard von

Der lotse

Berlin

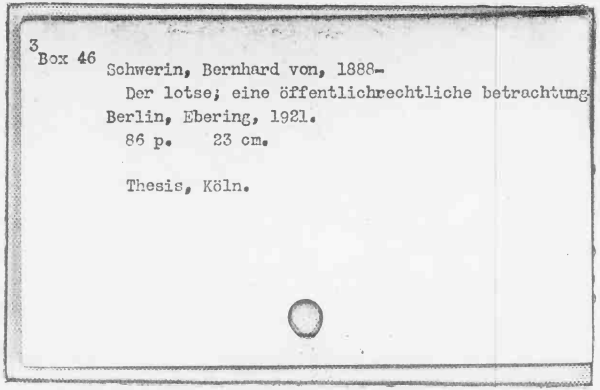
1921

97-84206-8
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD


3 Box 46
Schwerin, Bernhard von, 1888-
Der lotse; eine öffentlichrechtliche betrachtung.
Berlin, Ebering, 1921.
86 p. 23 cm.

Thesis, Köln.

RESTRICTIONS ON USE: Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 10-2-97 INITIALS: AP

TRACKING # : 28218

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Univ. Exchange DEC 28 1922

3
Box 46

Der Lotse

Eine öffentlichrechtliche Betrachtung

Der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität

Köln überreicht von

Bernhard v. Schwerin

1. Gutachter: Professor Dr. Stier-Somlo
2. Gutachter: Professor Dr. Ebers

Berlin 1921
Emil Ebering
Mittelstraße 29.

Univ. Exchange DEC 28 1922
3
Box 46

Der Lotse

Eine öffentlichrechtliche Betrachtung

Der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln überreicht von

Bernhard v. Schwerin

1. Gutachter: Professor Dr. Stier-Somlo
2. Gutachter: Professor Dr. Ebers

Berlin 1921
Emil Ebering
Mittelstraße 29.

Berichtigungen:

Seite 9, Zeile 15, 16, 17: lies Lotsendienstes. — *S. 22, Z. 11: lies* auf S. 62. — *S. 24, in Anm. 45:* s. später, S. 52. — *S. 26, Z. 12: lies* unten S. 59 f. — *S. 28, in Anm. 60: lies* endgültig. — *S. 29. in Anm. 63: lies* unten S. 70. — *S. 29, in Anm. 66: lies* oben S. 14 unter a. — *S. 32, in Anm. 77: lies* oben S. 23 unter 4. — *S. 35, als Anm. 88: lies* Entsch. in Zivilsachen Bd. 93, S. 35. — *Streiche auf S. 55 die 1. und 2. Zeile ganz, die 3. Zeile bis „Besetzung" einschliesslich.* — *S. 81, Z. 16: lies* oben S. 69, Anm. 254.

Vorwort.

Großes Interesse für die Seeschiffahrt und für alles, was damit zusammenhängt, hat mich schon seit Jahren mit dem Lotsenwesen vertraut gemacht; der durch den unglücklichen Kriegsausgang notwendig gewordene Wiederaufbau des deutschen Außenhandels lenkte das Interesse mehr denn je zu den Wegweisern der jetzt unsere Häfen zahlreich anlaufenden ausländischen Handelsschiffe. Dabei tauchten viele Rechtsfragen auf, deren Klärung schließlich zur eingehenden Beschäftigung mit dem gegenwärtigen Lotsenrechte führten. So entstand die Arbeit als Vorarbeit und Anregung zugleich. —

Im Laufe der Bearbeitung entsprang aus hier nicht näher zu erörternden Gründen der Plan, die entstehende Schrift zugleich als Dissertation zu verwerten.

In nicht genug zu dankender Weise wurde diese Absicht durch das liebenswürdige Entgegenkommen des Herrn Professors Dr. Stier-Somlo in Köln gefördert, insbesondere durch seine wertvollen literarischen Hinweise, die eine erschöpfende Heranziehung des Schrifttums erreichen ließen.

Berlin, im Januar 1921.

Der Verfasser.

Schrifttumsangabe

Boyens, Das deutsche Seerecht, Leipzig 1897.

— Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 50.

Brinc,kmann, Das Cuxhavener Lotswesen, Hamburg 1911. Dazu Nachtrag. Hamburg 1913.

Diestel, Die Rechtsstellung des Hamburger Hafenlotsen in Eger, Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen XXXIII, 3.

Ehlers, Ist Hamburg rechtlich in der Lage, die gegenwärtigen Sätze des Tonnengeldes einseitig zu erhöhen? Hamburg 1911 („Ehlers").

— Die rechtliche Natur des Hamburger Lotsgeldes in „Hamburgischer Korrespondent" vom 25. Juni 1911.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880.

Endemann, siehe **Lewis.**

Ferber, Das Hamburgische Lotswesen auf der Unterelbe bis zum Jahre 1810, Cuxhaven 1901 („Ferber, Lotswesen").

— Die Hamburgischen Lotsenordnungen, Cuxhaven 1904. („Ferber, Lotsenordnungen".)

Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, IV Aufl., Tübingen 1919.

Förtsch, Die Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, II. Aufl., Leipzig 1900.

Gertz, Die Haftung des Rheders aus fremden Verschulden. Essen 1895.

Giese, Die Verfassung des Deutschen Reiches. Vom 11. 8. 1919. Berlin 1919.

Kolisch, Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. Hannover 1898.

v. Landmann, Kommentar zur Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, IV. Aufl. München 1911.

Lewis, Von den Personen des Seerechts in Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, 4. Bd., 1. Abtlg., Leipzig 1884.

Loewe, Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. Berlin 1903.

Meyer-Dochow, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, III. Auflage. Leipzig 1910.

Micknat, Die Haftung des Rheders nach Seerecht und des Schiffseigners nach Binnenschiffahrtsrecht für ein Verschulden des von dem Schiffer angenommenen Lotsen. Rostock 1902.

Müller, Für das Verschulden welcher Personen haftet der Rheder gemäß § 734 Abs. 1 des neuen Handelsgesetzbuchs?

Neuberg, Lotsen in Fleischmann, Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, II. Aufl. Tübingen 1913.

Nizze, Das allgemeine Seerecht der zivilisierten Nationen, I. Bd. Das öffentliche Seerecht. Rostock 1857.

Obenauer, Die Haftung für den Lotsen. Borna-Leipzig 1912.

Ostseehandbuch, Südlicher Teil, V. Aufl. Berlin 1911.

Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884 („Perels 1884").

— Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reich. Berlin 1901 („Perels 1901").

Pieper, Haftet der Rheder nach Seerecht und der Schiffseigner nach Binnenschiffahrtsrecht für ein Verschulden des vom Schiffer (Kapitän) freiwillig angenommenen Lotsen? Aachen 1903.

Purlitz, Das deutsche Lotsenwesen. Bremerhaven 1903.

Rosin, Das Polizeiverordnungsrecht in Preußen, II. Aufl. Berlin 1895.

Sassen, Die Untersuchung von Seeunfällen nach deutschem und ausländischem Recht (Brie-Fleischmann, Abhandlungen aus dem Staats- und Verwaltungsrecht, 34. Heft). Breslau 1914.

Schulz, Schiffahrts- und Strompolizei auf der Elbe. Sammlung der schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, V. Aufl. 1911.

Sieveking, Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907.

Stier-Somlo, Preußisches Staatsrecht II. Teil. Leipzig 1906 („Stier-Somlo, Staatsrecht II").

— Die neueste Entwicklung des deutschen Gewerbe- und Arbeiterschutzrechtes. Nürnberg-Leipzig, 1910 („Stier-Somlo, Entwicklung").

— Studien zum sozialen Recht. Mannheim—Leipzig 1912 („Stier-Somlo, Studien").

— Handbuch des kommunalen Verfassungs- und Verwaltungsrechts in Preußen, 1. Bd. Oldenburg 1919.

— Reichsverfassung, 1. Aufl. Bonn 1919.

Stoerck, Schiffahrt in Stengel, Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, 3. Ergänzungsbd. Freiburg i. B. 1897.

Triepel, Staatsdienst und staatlich gebundener Beruf aus „Festschrift für Karl Binding", Bd. 2. Leipzig 1911.

Ulrich-Brüders, Große Haverei, II. Aufl. Berlin 1903.

Volckens-Hoppe, Neumühlen und Oevelgönne. Altona 1895.

Wagner, Beiträge zum Seerecht, Riga 1880.

— Handbuch des Seerechts, 1. Bd. Leipzig 1884.

Inhalt

	Seite
I. Teil: Geschichtliche Entwicklung des deutschen Lotsenrechts	11
I. Einleitende Bemerkungen	11
II. Entwicklung auf der Elbe	12
1. Staatliche Regelung des Lotsenwesens durch Hamburg	12
2. Lotsenorganisationen auf der Elbe	14
a) zwischen See und Bösch	14
b) zwischen Bösch und Hamburg	14
III. Entwicklung an der Nordsee außer der Elbe	16
1. Weser	16
2. Eider	18
IV. Uebergangszeit während des französischen Kaiserreichs	18
V. Entwicklung an der Ostsee	19
II. Teil: Das gegenwärtige Lotsenrecht	19
1. Kapitel: Die rechtlichen Grundlagen	19
§ 1: Reichsgesetzgebung	19
I. Gewerbeordnung	19
II. Einzelne Gesetze	21
1. Handelsgesetzbuch	21
2. Seemannsordnung	22
3. Seeunfall-Gesetzgebung	22
4. Signal- und Flaggen-Gesetzgebung	23
5. Reichsversicherungsordnung	23
§ 2: Partikulargesetzgebung	23
2. Kapitel: Die rechtliche Natur des Lotsen	25
§ 1: Begriff und Tätigkeit des Lotsen	25
I. Begriffsmerkmale	25
1. Schiffahrtskunde	25
2. Beruf	25
3. Schiffsführung	26
4. Oertliche Beschränkung	26
5. Entgelt	26
6. Mann oder Frau	26
7. Natürliche Person	28
II. Tätigkeitsmerkmale	29
1. Tätigkeitsgebiet	29
2. Rangordnung	29
III. Kennzeichen der Berufszugehörigkeit	30

	Seite
	32
§ 2: Lotse und Staatsgewalt	32
I. Allgemeine Bemerkungen	33
II. Angestellte Lotsen	33
1. Lotsen als Beamte	33
A. Rechtliche Stellung des beamteten Lotsen	34
a) Beginn des Lotsendienstes	34
b) Inhalt des Lotsendienstes	35
c) Beendigung des Lotsendienstes	35
d) Besoldung	36
B. Dienstherren des beamteten Lotsen	36
a) Reich	36
b) Länder	37
c) Kommunalverbände	37
2. Lotsen als privatvertraglich Verpflichtete	37
A. Rechtliche Stellung des Vertragslotsen	38
a) Beginn des Lotsenverdienstes	38
b) Inhalt des Lotsenverdienstes	38
c) Beendigung des Lotsenverdienstes	38
B. Dienstherren des Vertragslotsen	39
a) Oeffentlichrechtliche Arbeitgeber	39
b) Private Arbeitgeber	40
III. Konzessionierte gewerbetreibende Lotsen	40
1. Rechtliche Stellung des konzessionierten Lotsen	44
2. Gebiet des Konzessionsrechts	45
3. Voraussetzungen für die Konzession	45
a) Altersgrenze	46
b) Fahrzeit	46
c) Prüfung	47
d) Vereidigung	47
e) Ernennung, Anstellung, Zulassung	49
f) Patent	49
4. Dauer der Konzession	49
a) Entziehung der Konzession	50
b) Verlust der Konzession	52
5. Staatsaufsicht	52
a) Organe der Staatsaufsicht	52
b) Form und Inhalt der Staatsaufsicht	53
6. Sonderpflichten des Lotsen	53
a) Residenzpflicht	54
b) Besetzung von Lotsenstationen	55
c) Beschaffung von Betriebsmitteln	55
IV. Nichtkonzessionierte Lotsen	57
V Verwendung des Lotsen für sonstige Staatsaufgaben	57
1. Zollpolizei	

	Seite
2. Gesundheitspolizei	57
3. Allgemeine Polizei	58
§ 3: Lotse und Schiffahrt	59
I. Uebernahme des Lotsendienstes	59
1. Freiwillige Annahme eines Lotsen	59
2. Lotszwang	60
II. Schiffsführung durch den Lotsen	60
1. Zugehörigkeit des Lotsen zur Schiffsbesatzung	62
2. Haftung für Verschulden des Lotsen	63
III. Oertliche Entwicklung	65
1. Verschiedene Verantwortlichkeit des Lotsen	65
2. Gebiet des Lotszwangs	67
3. Kapitel: Lotsenorganisationen	68
§ 1: Lotsenvereinigungen	68
I. Gestaltung der Lotsenzusammenschlüsse	68
2. Pensionskassen	69
II. Oertliche Entwicklung	70
§ 2: Der Deutsche Lotsenbund	71
4. Kapitel: Entlohnung des Lotsen	72
§ 1: Allgemeines	72
§ 2: Das Lotsgeld	74
I. Festlegung des Lotsgeldes	74
II. Zahlung des Lotsgeldes	75
1. Zahlung an den Lotsen	75
2. Zahlung an die Lotsenkasse	76
3. Zahlung an den Staat	78
III. Verwendung des Lotsgeldes	80
III. Teil: Reform des Lotsenrechts	81
1. Kapitel: Erprobung des bisherigen Lotsenrechts, insbesondere in und nach dem Weltkrieg	81
2. Kapitel: Reformvorschläge	85

Erster Teil

Geschichtliche Entwicklung des deutschen Lotsenrechts.

I.

Einleitende Bemerkungen.

Will man den Lotsen einer öffentlichrechtlichen Betrachtung unterziehen, so muß man bei der Schwierigkeit und Zerrissenheit der ihn und seinen Wirkungsbereich betreffenden Rechtsmaterie notgedrungen auf seinen Ursprung zurückgehen und demgemäß das Lotsenwesen in seiner rechtsgeschichtlichen Entwicklung sich vor Augen führen. Diese Notwendigkeit ergibt sich auch daraus, daß der Lotse, der schon im Binnenland — leider[1] — kaum bekannt ist, auch im Rechtsleben sowohl in der Rechtswissenschaft als auch in der Rechtsprechung nur in geringer Weise Gegenstand der Erörterung gewesen ist.

Das Lotsenwesen ist innig mit dem Seewesen verbunden. Je größer der Seeverkehr wurde, umsomehr mußte die Staatsgewalt darauf hinwirken, den natürlichen Gefahren zu begegnen, welche die Seefahrt mit sich brachte. Einmal handelte es sich um die großen Werte,[2] die auf den Schiffen verladen waren, sodann aber auch um die Aufrechterhaltung der Ordnung auf den Seestraßen, deren Passierbarkeit durch Wracks beeinträchtigt worden wäre.[3]

Wenn die Staatsgewalt sich aus diesen Gründen verhältnismäßig früh mit der Seesicherheit beschäftigte, so geschah dies nicht so sehr aus einem Verantwortlichkeitsgefühl heraus, als aus dem Gedanken, durch gute Erreichbarkeit der Häfen den Handel dem eigenen Lande bezw. der eigenen Stadt zuzuführen.

Zunächst glaubte man, eine Sicherung genügend durch Warnungszeichen[4] schaffen zu können, die den Schiffer auf Untiefen

1. Leider! bei der Bedeutung seiner Aufgabe, die in Teil II näher dargestellt wird.

2. Pieper, S. 1; Wagner, Beiträge S. 43 „Weltvermögen".

3. Sassen, S. XVIII und S. 96.

4. Ferber, Lotswesen, S. 3: als Warnungszeichen sind anzusehen Tonnen (schwimmende, am Grunde verankerte Merkzeichen zur Bezeichnung der Untiefen) und Baken (hohe Holzgerüste aus Fachwerk); ferner aber auch

oder andere Hindernisse hinweisen und auf den rechten Weg leiten sollten. So hatte bereits im Jahre 1286 Hamburg die Fürsorge für die Unterhaltung eines beständigen Zeichens auf der den äußersten Punkt des Landes Hadeln bildenden Insel übernommen, die später deshalb den Namen „Neuwerk" erhielt.[5] An anderen Stellen der deutschen Nord- und Ostseeküste waren andere Seezeichen, wie Leuchtfeuer, Feuerschiffe und Bojen geschaffen worden, die ortsunkundige Schiffer sicher in die Häfen führen sollten.

Ausreichend waren gleichwohl diese Einrichtungen nicht. Selbst mit Hilfe der seltenen Seekarte konnten sie nicht als sichere Wegweiser angesprochen werden. Die Bedeutung der Warnungszeichen war gerade den Ortsunkundigen in der Regel zweifelhaft, sodaß Seeunfälle nicht vermieden werden konnten.

Infolge der unzureichenden mechanischen Seezeichen sahen sich in Not befindliche Schiffe immer wieder nach lebendigen Hilfen um, mit denen sie sich verständigen konnten. Diese Helfer fanden sie in den Fischern, die auf den äußersten Landzungen wohnten. Diese haben schon frühzeitig an den Flußmündungen denjenigen Schiffen Diensdte geleistet, die infolge der unzureichenden mechanischen Warnungszeichen und ungünstiger Witterung festgekommen waren. Im Laufe der Zeit gingen diese Fischer dazu über, den aufkommenden Schiffen entgegenzufahren, um sich zu erbieten, die Schiffe sicher in die Häfen zu steuern.[6] Die Fischer, die den hilfsbedürftigen fremden Schiffen ihre Dienste zur Verfügung stellten, handelten hierbei aus freier Entschließung und in regelloser Ungebundenheit. Die zuständigen Gemein- oder Staatswesen griffen erst allmählich ein, indem sie feste Richtlinien gaben, nach denen sich die freien Fischer zu richten hatten. Sie folgten damit dem Vorbild Hollands, das am 19. Dezember 1515 die erste Lotsenordnung für die Lotsen der Orte Petten, Huysduynen und der Inseln Texel, Vlieland und Terschelling geschaffen hatte.[7]

II.

Entwicklung auf der Elbe.

1. Diese staatliche Regelung geschah zuerst für die Unterelbe durch Deutschlands größte Seestadt Hamburg. Anfangs des 17.

Leuchtfeuer, Feuerschiffe und Bojen. Alle diese Zeichen faßt die Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 (Art. 101) unter dem Begriff „Seezeichen" zusammen, deren Unterhaltung nach Uebernahme spätestens am 1. 4. 1921 (Art. 171) Sache des Reiches ist.

5. Ehlers, Seite 3.
6. Ferber a. a. O. S. 4.
7. Ferber, Lotsenordnungen S. 3.

Jhds. gestaltete der Hamburgische Staat den von den Fischern im Nebenberuf betriebenen Führerdienst zu einem Hauptberuf aus. Er wählte aus den Fischern geeignete Leute aus und stellte sie als „Piloten"[8] an, aus denen sich die heutigen Lotsen entwickelt haben. So wird aus dem Jahre 1610 von einem Piloten auf dem Neuen Werk, aus dem Jahre 1626 von einem solchen als Schleusenmeister in Ritzebüttel berichtet.[9] Einen wichtigen Markstein in dieser Entwicklung bildet der 23. Juli 1639, der zum ersten Male in Deutschland für den Winter die Bestimmung einführte, daß jedes elbaufwärts fahrende Seeschiff sich eines Lotsen als Führers bedienen mußte (Lotsenzwang). Noch im gleichen Jahre wurde der Lotsenzwang auf der Elbe allgemein eingeführt. Erst 1656, nachdem vier reiche Schiffe an der Elbmündung untergegangen waren, erhielt Hamburg, das überhaupt für die Entwicklung des Lotsenwesens in jener Zeit die maßgebende Rolle spielt, eine feste Lotsenordnung. Diese „Pilotageordnung de anno 1656" schloß sich im einzelnen eng an die damals geltenden holländischen Pilotageordnungen an. Bereits im nächsten Jahre wurde die Pilotageordnung revidiert und blieb mit geringen Aenderungen (in den Jahren 1668, 1719, 1750) bis 1810 in Geltung.[10]

Der Grundgedanke dieser Verordnung[11] geht dahin, daß der Hamburgische Staat die gesamten Lotsen unter Aufsicht eines Lotseninspektors stellte, zur Dienstleistung aber mehrere Lotsen auf einem Schiffe (Lotsgalliot) unter Befehl eines Kapitäns (Lotsenschiffer) zusammenfaßte, der mit dem Schiffe ständig dort auf See war, wo Schiffe erwartet werden konnten. Die Lotsen sollten sich ungefähr auf der Höhe von Helgoland halten. Der Dienst sollte zwischen den Lotsen abwechseln. Das Lotsgeld (Salarium) konnte der Lotse gegen Quittung selbst in Empfang nehmen. Verantwortlich für den ganzen Lotsbetrieb war die Admiralität.[12]

Die späteren Lotsenordnungen, die u. a. genaue Instruktionen für den Lotseninspektor brachten (so am 26. Februar 1738[13] und im Jahre 1785,[14] regelten insbesondere die Verteilung des Lotsgeldes neu, indem sie (26. Februar 1678[15] und 11. Januar 1684[16]) bestimmten, daß die gesamten Lotsgebühren in einer ver-

---

8. Der Ausdruck „Pilot" erklärt sich aus dem Worte „peilen".
9. Ferber Lotswesen S. 4.
10. Ferber a. a. O. S. 8.
11. Abgedruckt bei Ferber a. a. O. Anlage VI.
12. Hamburgische Schiffahrtsbehörde.
13. Ferber, Lotswesen, Anlage VIII c.
14. Ferber a. a. O. Anlage VIII d.
15. Ferber a. a. O. Anlage IX a.
16. Ferber a. a. O. Anlage IX b.

schlossenen Büchse gesammelt und alljährlich Anfang Januar verteilt werden sollten; von jeder Mark sollten 4 Pfg. angesammelt werden zu einem Fonds für invalide Lotsen und für Lotsenwitwen. Die Durchführung dieser Fürsorgeeinrichtung lag den Lotsenbrüderschaften ob, die sich an der Elbe ähnlich wie in Holland gebildet hatten.[17]

2. Diese Brüderschaften stellen einen Zusammenschluß der Lotsen in Formen dar, die mit den Zünften manche bedeutsame Aehnlichkeit hatten.

Das Tätigkeitsgebiet der Lotsenbrüderschaften umfaßte im Wege der organisierten Selbsthilfe in erster Linie die Sorge für eine Lotsung der Schiffe durch tüchtige und ehrbare Lotsen, sodann aber auch die Durchführung und Verwaltung von Einrichtungen zur Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung.

Für die Entwicklung der Lotsenbrüderschaft und der sonstigen Lotsenorganisationen auf der Elbe ist zu unterscheiden zwischen dem Revier von der See zur Bösch und von dort bis Hamburg.

a) Die auf der Strecke zwischen See und Bösch konzessionierten Cuxhavener Lotsen haben sich in einer Brüderschaft nicht zusammengeschlossen. Das erklärt sich aus der historischen Entwicklung. Denn die Regelung des Lotsenwesens auf dieser Strecke hatte der Hamburgische Staat bereits im Anfang des 17. Jahrhunderts in die Hand genommen und die Zahl der konzessionierten Lotsen auf zehn, später auf vierzehn beschränkt, zu denen noch etwa fünfzehn Lotsenanwärter (Hauerlotsen) kamen. Eine Umwandlung vollzog sich in dieser Beziehung auch nicht, als im Jahre 1855 Hamburg zunächst zehn Kreuzerlotsen in Dienst stellte und 1861 die Admiralitätslotsen in diesen aufgehen ließ.[18]

b) Mannigfaltiger war die Entwicklung auf dem Teil der Unterelbe zwischen der Bösch und Hamburg. Während nämlich die Cuxhavener Lotsen von alters her die alleinige Berechtigung hatten, die Schiffe von der See bis zur Bösch zu bringen,[19] bestand auf der weiteren Strecke eine Konkurrenz der Uferstaaten Hamburg, Holstein und Hannover, von denen jeder seine Lotsen zu bevorzugen und gegen die anderen auszuspielen suchte, während erst verhältnismäßig spät anstelle des Gegeneinanderarbeitens ein gemeinsames Vorgehen erzielt worden ist.

Nach der Hamburger Pilotageordnung von 1656 Ziff. 6[20] waren die Seelotsen gehalten, die Schiffe bis Freiburg, dem Sammelplatz der Elblotsen, schräg gegenüber Glückstadt, zu begleiten. In der dortigen Gegend wurden die Schiffe von den Elb-

17. Ferber, Lotsenordnungen, S. 4.
18. Diese Darstellung beruht auf Brinckmann, S. 5—15.
19. Wagner, Beiträge S. 47.
20. Ferber, das Hamburgische Lotswesen, Anl. VI, 6.

lotsen übernommen, die meistens am Strande von Oevelgönne und Neumühlen seßhaft waren und das Lotsen als Haupt- oder auch als Nebenerwerb betrieben. Da jedoch weder eine bestimmte Reihenfolge im Dienst noch eine feste Taxe von ihnen innegehalten wurde und dadurch Mißhelligkeiten entstanden, schlossen sich alle „tüchtigen Subjekte" am 13. Januar 1745 zu der Oevelgönne-Neumühlener Lotsenbrüderschaft zusammen. Am 25. Mai 1745 wurden deren Artikel von dem königlich dänischen Landdrosten zu Pinneberg bestätigt. Es wurde eine Börtfahrt (Verpflichtung zur Bedienung der Schiffe in bestimmter Reihenfolge) eingerichtet und eine bestimmte, nach dem Tiefgang des Schiffes bemessene Taxe innegehalten. Mit dem Rat der Stadt Hamburg wurde von der Brüderschaft die Vereinbarung getroffen, daß diese verschiedene Verpflichtungen hinsichtlich der Bedienung von Schiffen übernehmen und dafür ein jährliches „Soulagement" von 250, später 200 Mark, erhalten sollte. In Verbindung hiermit wurde mit den Cuxhavener Seelotsen und dem Rat der Stadt Hamburg vereinbart, daß die ersteren ihre Schiffe nur an Brüderschaftslotsen, die sich durch ihr Lotsenschild[21] zu legitimieren hatten, abzugeben, wohingegen die Brüderschaftslotsen die Seelotsen wieder nach Cuxhaven zurückzubefördern hatten. Eine am 1. Februar 1762 erlassene königlich dänische Lotsenordonnanz versuchte mit wenig Glück die Lotsenbrüderschaft auf eine breitere Basis zu stellen und wurde als unzweckmäßig am 10. Juni 1768 wieder aufgehoben. Glücklicher dagegen gestaltete sich eine Vereinbarung der Oevelgönne-Neumühlener Lotsenbrüderschaft mit der am 24. August ins Leben getretenen „Hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft."

Diese war vom König von England als Kurfürst von Braunschweig und Lüneburg ins Leben gerufen worden, „da es bisher an einer guten Einrichtung in Ansehung des Lootswesens auf der Elbe diesseits gefehlet, und nach vielen Hindernissen und Schwierigkeiten es endlich dahin gekommen, daß zu mehrerer Sicherheit der Schiffahrt tüchtige des Fahrwassers kundige Lotsen angesetzt worden, sich aber dabey mehrmalen geäußert, daß sowohl unter den Lootsen selbst, als auch in Bedienung der Schiffe Unordnungen entstanden sind." Zwischen den 24 Lotsen der Hannoverschen Brüderschaft und den auf 50 angewachsenen Mitgliedern der Oevelgönne-Neumühlener Lotschenschaft wurde nunmehr gemeinsam mit 6 hamburgischen Lotsen eine Börtfahrt eingerichtet. Für die Aufrechterhaltung der Ordnung und der Börtregeln wurde von den holsteinischen und hannoverschen Behörden der nötige Beistand geleistet, so durch ein Verbot für unkonzessionierte Lotsen seitens Hannovers am 5. Februar 1773

21. Näheres s. S. 30 d. Arb.

und seitens Dänemark durch das am 9. Juni 1785 erlassene „Plakat."

Im gleichen Jahre wurde durch königliches Reskript vom 6. Mai 1785 „betreffend die bessere Einrichtung des Lootsenwesens auf der Elbe", das Einrücken von 10 Blankenesern in freiwerdende Stellen der Oevelgönne-Neumühlener Lotsenbrüderschaft verfügt. Von jener Zeit durften der Lotsenbrüderschaft also nur noch 40 Lotsen aus Oevelgönne und Neumühlen angehören, zu denen 10 Lotsen aus Blankenese und seit 1795 noch „Patentlotsen" (Nebenlotsen) traten, die nur zum Elbabwärtslotsen befugt waren.

Ebenfalls im Jahre 1785 wurde durch königlich dänisches Reskript vom 29. April die Errichtung der Glückstadter Lotsengesellschaft verfügt. Ihre Mitglieder erhielten außer der Berechtigung des lotsens von und nach Glückstadt auch die Befugnis, Schiffe elbabwärts zu lotsen. In diesem Reskripte wurde ausdrücklich angeführt, daß ihre Berechtigung jedoch nicht „dem Inhalt des den Gliedern der Oevelgönner Brüderschaft erteilten, kein Pilotieren auf der Elbe von ihrem Gewerbe ausnehmenden Patentes zuwiderlaufen würde", und daß ihre Aufnahme in die Oevelgönner-Neumühlener Lotsenschaft nicht stattzufinden habe.

III.

Entwicklung an der Nordsee ausser der Elbe.

Die Regelung auf den übrigen in die Nordsee mündenden Flüssen war keine so frühzeitige und keine so eingehende wie auf der Elbe.

1. Auf der Weser wurde das Lotsenwesen Lotsengesellschaften überlassen, doch wurde hier die Entwicklung dadurch beeinflußt, daß die Weserlotsen drei Uferstaaten, nämlich Braunschweig-Lüneburg (später Preußen), Bremen und Oldenburg angehörten. Als älteste konzessionierte Gesellschaft findet sich die Oldenburgische Weser-Lotsengesellschaft zu Fedderwarden, deren Satzung vom 25. Mai 1776 datiert. Neben dieser bestand bis zum 1. Januar 1903 die Lotsengesellschaft zu Brake, die an dem gedachten Tage in der aus den Lotsengesellschaften von Fedderwarden und Blexen zusammengeschlossenen Oldenburgischen Lotsengesellschaft aufging.

Durch Artikel der „Königlich Großbritannischen und Churfürstlich Braunschweig-Lüneburgischen Regierung" vom 10. Juli 1795 wurde alsdann die zu Geestendorf bestehende Lotsengesellschaft unter staatlichen Schutz gestellt, „nachdem von der auf der Weser zur Bedienung der in See gehenden und aus der See kommenden Schiffe vereinigten Lootsengesellschaft[22] bey Uns

22. Die also schon vor dem Jahre 1795 bestanden hat!

um Bestätigung ihrer bisherigen Privatvereinigung und öffentlichen Auctorisation derselben als Lootsen nachgesucht worden und bey der Aufmerksamkeit, welche das diesseitige Lootsenwesen auf der Weser sowohl wegen der dermaligen starken Schiffahrt auf dem gedachten Strome, als wegen der fortdauernden Veränderung und Annäherung des Fahrwassers an das diesseitige Ufer, verdienet, es unbedenklich gefunden ist, die nachgesuchte Bestätigung der bisherigen Privatlootsenvereinigung, nachdem von den bisherigen Privatlootsen befriedigende Zeugnisse von der Zufriedenheit der Schiffer, die sich derselben bedienet, beygebracht worden, vorläufig zu bewilligen."

Die Lotsenordnung der inzwischen preußisch gewordenen Gesellschaft wurde mehrfach, zuletzt am 1. April 1897 revidiert.[23]

Als letzter der drei Uferstaaten erteilte Bremen einer Korporation, der Bremischen Seelotsengesellschaft, am 29. August 1832 eine Konzession; die Satzungen datieren jetzt vom 1. April 1897.[24]

1832 wurde zwischen der Geestemünder und der neu errichteten Bremerhavener Lotsengesellschaft eine Uebereinkunft getroffen, wonach der Dienst von den beiderseitigen Lotsen abwechselnd versehen und das eingehende Lotsgeld geteilt wurde.[25]

Nach einem vergeblichen Versuch im Jahre 1895 führten 1903 die Verhandlungen zwischen den drei Uferstaaten zu einer am 1. Januar 1904 in Kraft getretenen Vereinbarung, die folgendes festlegte:

Die Belotsung der aus See in die Weser einlaufenden und der aus derselben in See gehenden Schiffe erfolgt gemeinsam durch die Seelotsen der drei Gesellschaften, von denen jede 16 Lotsen stellt. Es werden 4 Lotsen-Schiffsstationen eingerichtet, von denen stets je 2 von den Lotsen einer Gesellschaft besetzt sind, während die Lotsen der dritten Gesellschaft das Ausbringen der Schiffe in See besorgen; dabei findet ein vierwöchentlicher Wechsel statt. Die Leitung des vereinigten Lotsendienstes liegt dem Bremischen Lotsenkommandeur ob, der jedoch die Lotsenkommandeurs der beiden anderen Gesellschaften monatlich mindestens einmal zu einer Konferenz zusammenberufen soll. Der gesamte Ertrag der Lotsengelder wird zu gleichen Teilen auf die drei Gesellschaften verteilt; jedoch erhalten für die ersten 10 Jahre die Lotsengesellschaften von Hannover und Bremen einen Vorabzug von 3 %, indem man davon ausgeht, daß deren Einnahmen durch die Vereinigung verringert, die der Oldenburger Lotsen aber gesteigert würden.

23. Abgedruckt bei Purlitz, S. 54.
24. Abgedruckt bei Purlitz, S. 43.
25. Purlitz, S. 42. Wagner, Beiträge S. 51.

2. Auch auf der Eider hatte durch Konzessionierung der Eider-Lotsenbrüderschaft am 20. Juni 1794 das Lotsenkorporationswesen einen verheißungsvollen Ansatz genommen. Die Brüderschaft bestand aus 25 Lotsen, die in drei Abteilungen eingeteilt waren, und entweder Schiffe von See nach Tönning (Abt. 1 mit 10 Lotsen) oder umgekehrt (Abt. 2 mit 10 Lotsen) oder auf der Strecke zwischen Tönning und Rendsburg (Abt. 3 mit 5 Lotsen) zu übernehmen hatten. Im Zusammenhang mit dem Lotszwang auf der Eider hatten die dortigen Lotsen ihr gutes Auskommen, bis die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals die Sachlage von Grund aus änderte. Der Verkehr zog sich von der Eider ab, und die wenigen Lotsen, die überhaupt noch in der Brüderschaft verblieben, mußten Staatsbehilfen in Anspruch nehmen.

Auch sonst finden sich um diese Zeit Lotsengesellschaften, so die Oldenburger Lotsengesellschaft, die auf Grund einer Oldenburgischen Kammerverfügung vom 16. Mai 1804 allein zum Lotsendienst auf der Jade berechtigt war.

IV.

Die um die Wende des 18. Jahrhunderts einsetzenden politischen Verhältnisse wirkten auch auf das Lotswesen zurück, teils indem sie eine weitere Entwicklung wegen der Unsicherheit der Verhältnisse verhinderten, teils indem sie die Entwicklung geradezu zurückwarfen. In dieser Beziehung hatte insbesondere Hamburg zu leiden, dessen Pilotageordnung nach seiner Einverleibung in das Französische Kaiserreich 1810 zugleich mit der Auflösung der Admiralität aufgehoben wurde. Erst nach Abzug der Franzosen wurde die alte Verfassung wieder hergestellt.[26] Am 20. Dezember 1838 wurde eine neue Lotsenordnung, die „Cuxhavener Lotsenordnung", erlassen,[27] die im Jahre 1844 revidiert wurde und noch heute in Kraft ist. Bestimmungen über die Zulassung der Lotsen (was als eine innere Verwaltungsangelegenheit angesehen wurde) und über die Lotszettel[28] enthält sie nicht mehr; doch blieb diese Einrichtung in der alten Weise bestehen.[29] Die Verteilung des Lotsgeldes in der alten Form wurde erneut festgelegt durch § 10 f. des noch heute gültigen „Reglement für die Lotskreuzer und Kreuzerlotsen" aus dem Jahre 1861.

26. Ferber, Lotswesen, S. 28.

27. Ferber, Lotsenordnungen, S. 22.

28. Lotszettel ist nach Ferber Lotswesen S. 10 eine Bescheinigung des Schiffers über Dauer der Inanspruchnahme des Lotsen durch den Schiffer. Eine andere Bedeutung ist erwähnt unten in Anm. 273.

29. Ferber, Lotsenordnungen, S. 25.

V.

Entwicklung an der Ostsee.

Neben dieser reichen Entwicklung des Lotswesens an der Nordsee zeigt sich an der Ostsee ein eintönigeres Bild. In dem preußischen Gebiet sind die Lotsen durchweg Staatsbeamte, in einzelnen Fällen (Stettin) auch Kommunalbeamte geworden, auch in Lübeck und Mecklenburg (Rostock-Warnemünde) ist die Entwicklung den gleichen Weg gegangen.[29]

An dieser mehr oder weniger partikularrechtlichen Entwicklung änderte sich auch durch die Gründung des Deutschen Reichs nichts, da die alte Reichsverfassung das Seewesen nicht als Reichsangelegenheit festlegte.

II. Teil.

Das gegenwärtige Lotsenrecht.

Erstes Kapitel.

Die rechtlichen Grundlagen.

§ 1: Reichsgesetzgebung.

Aus der vorstehenden rechtsgeschichtlichen Entwicklung des Lotsenwesens ergibt sich, daß von einer einheitlichen gesetzlichen Regelung nicht gesprochen werden kann. Es haben nach der dargestellten Entwicklung das Reich wie die Länder und auch Gemeinwesen ihren besonderen Anteil an der jetzigen Gestaltung des Lotsenrechts.

I.

Gewerbeordnung.

Was die reichsrechtlichen Grundlagen betrifft, so finden sich solche nur in geringem Maße vor.

Einer reichsrechtlichen Regelung des Lotsenwesens arbeitete zunächst die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 vor. Sie gibt Rahmenvorschriften hinsichtlich der Befähigungszeugnisse für Lotsen und ihrer Konzessionierung, indem sie in den §§ 31 und 34 bestimmt:

§ 31.

„..... Lotsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen.

Der Bundesrat erläßt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung. Die auf Grund dieses Nachweises erteilten Zeugnisse gelten ..... bei Lotsen für das im Zeugnis angegebene Fahrwasser.

Soweit in Betreff der Lotsen auf Strömen infolge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, behält es dabei sein Bewenden."

§ 34.

„.....

Die Landesgesetze können vorschreiben, daß ..... zum Betriebe des Lotsengewerbes besondere Genehmigung erforderlich ist....."

Die Ermächtigung, die § 31 dem Bundesrat erteilt, ist nicht ausgenutzt worden. Die landesrechtlichen Bestimmungen über die von den Lotsen beizubringenden Nachweise ihrer Befähigung sind daher in Kraft geblieben. Aus § 31 Abs. 1 einen Zwang für die Länder dahin herauszulesen, daß sie Lotsen nur dann zulassen, wenn diese den Nachweis ihrer Kenntnisse führen, ist nicht unbedingt notwendig. Die nach Abs. 2 vom Bundesrat (jetzt Reichsrat) zu erlassenden Vorschriften sind für die Anwendung des Abs. 1 nicht erforderlich, sondern sollen nur die Gleichmäßigkeit der Verwaltungspraxis sichern.[30] Dies gilt sowohl für die Lotsen zur See, als für die auf Strömen.[31] Für die Stromlotsen schafft allerdings § 31 Abs. 3 eine Sondervorschrift, die hervorhebt, daß die in Staatsverträgen getroffenen Anordnungen bestehen bleiben sollen. Von ihnen kommen besonders in Betracht:[32] [33]

1. Die revidierten Rhein-Schiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 (Preuß. Ges. Sammlg. 1869 S. 798 Art. 15—21, 26. Die Regelung des Lotsendienstes wird jedem Uferstaat überlassen, doch darf kein Lotszwang eingeführt werden.

2. Die Weser-Schiffahrts-Akte vom 10. September 1823 (Preuß. Ges. Sammlg. 1824, S. 25, § 4.) Jeder Uferstaat hat seine Lotsen zu prüfen. Das Lotsenpatent gilt auch den anderen Uferstaaten gegenüber.

Die Zusatzakte vom 3. September 1857 ordnen in Anl. 4

30. Im Ergebnis ebenso Stoerck, S. 211, der aber § 31 — ohne Begründung — nur auf See lotsen bezieht.

31. Dies ist nicht unbestritten, aber mit der herrschenden Meinung anzunehmen; vgl. Landmann, Anm. 4 zu § 31.

32. Förtsch, Anm. 1 zu § 132; Kolisch, Anm. 5 zu § 31.

33. Zusammenstellung der hierzu erlassenen landesrechtlichen Ausführungsbestimmungen s. bei Landmann, Anm. 6 zu § 31.

§ 33 an, daß der Lotse die Verantwortung für die Schiffsführung trägt.

3. Zusatzakte zur Elb-Schiffahrts-Akte vom 13. April 1844 §§ 9, 12—17.

4. Donau-Schiffahrts-Akte vom 7. November 1857 Art. 10.

5. Schiffahrtordnung für den Bodensee vom 22. September 1867, Art. 10.

Die Bestimmung des § 34 G.O., die der Landesgesetzgebung die Ermächtigung erteilt, den Betrieb des Lotsengewerbes von einer besonderen Genehmigung abhängig zu machen, war erforderlich, da § 1 der Gewerbeordnung die grundsätzliche Gewerbefreiheit festlegt, die aber bei den Lotsen im Interesse der Oeffentlichkeit Beschränkungen erleiden muß.[34] Mit dieser Bestimmung sind gleichzeitig die früheren landesrechtlichen Vorschriften, die sonst dem § 1 der Gewerbeordnung hätten weichen müssen, unberührt geblieben. Auch hier sind unter Lotsen sowohl die Seelotsen als die Lotsen auf Binnengewässern zu verstehen, wie sich nicht nur aus dem allgemeinen Wortlaut, sondern auch aus der Entstehungsgeschichte ergibt.[35]

Wenn die Landesgesetze eine besondere Genehmigung zum Betriebe des Lotsengewerbes vorschreiben, dann gelten für diese die reichsrechtlichen Bestimmungen der §§ 40, 53 und 54 der Gewerbeordnung. Darnach darf die Genehmigung nicht auf Zeit erteilt und nur bei Nachweis unrichtiger Voraussetzungen, bei Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte oder bei Mangel der vorausgesetzten wesentlichen Eigenschaften widerrufen werden. Der Betrieb des Lotsengewerbes ohne die Genehmigung ist gemäß § 147 Ziff. 1 der Gewerbeordnung strafbar (Geldstrafe bis zu 300 Mark, im Unvermögensfalle Haft) und kann gemäß § 15 des Gesetzes polizeilich verhindert werden.

II.

Einzelne Gesetze.

Neben dieser grundsätzlichen Regelung in der Gewerbeordnung enthält die Reichsgesetzgebung eine Anzahl öffentlichrechtlicher Bestimmungen, die systemlos einzelne Punkte des Lotsenrechtes regeln.

1. Das Handelsgesetzbuch enthält im wesentlichen privatrechtliche Bestimmungen über die Bezahlung der Lotsgelder bezw.

34. Stier-Somlo, Staatsrecht II, S. 32, Boyens Ztschr. f. HR. 50, S. 70.

35. Der Entwurf der Gewerbeordnung enthielt die Worte „Lotsen aller Art", ohne daß mit der Fortlassung der beiden letzten Worte im endgültigen Gesetzestext eine sachliche Aenderung beabsichtigt gewesen wäre; vgl. Landmann, Anm. 11 zu § 34.

die Haftung für diese (§§ 621, 738, 754, 768), während an öffentlichrechtlichen Vorschriften sich nur § 520 findet, der den Schiffsführer verpflichtet, jedes annehmen eines Lotsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges in das Schiffstagebuch einzutragen.

2. § 2 Abs. 3 Satz 3 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 bestimmt, daß der Lotse nicht als Schiffsmann gilt.[36] [37] Die Seemannsordnung findet deshalb auf ihn keine Anwendung. Ungelöst bleibt aber damit die Frage, ob er zur Schiffsbesatzung gehört. Da diese Erörterung die Stellung des Lotsen zum Schiffsführer berührt ist, ist hier nur auf S . . . zu verweisen.

3. Die Materie der Seeunfälle behandelt die Reichsgesetzgebung in der „Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See" vom 9. Mai 1897 und in dem „Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen" vom 27. Juli 1877. Die Verordnung gibt Vorschriften über die Führung der Lichter bei Lotsenfahrzeugen (Art. 8) und über die Verpflichtung der Zwangslotsen, die für das Ausweichen gegebenen Vorschriften zu beobachten (Art. 33, 16-27). Das Gesetz, das die Untersuchung von Seeunfällen den Seeämtern überträgt, legt diesen u. a. die Pflicht auf, in ihren Sprüchen festzustellen, ob Mißstände des Lotsenwesens oder Handlungen oder Unterlassungen der Lotsen[38] zu dem Unfall beigetragen haben (§ 4 Ziffer 3). § 26 des Gesetzes gibt den Seeämtern ferner die Ermächtigung, Schiffern oder Steuerleuten die Befugnis zur Ausübung des Seemannsgewerbes zu entziehen. Dies kann für Lotsen deshalb von Bedeutung sein, weil sie durchweg neben der Lotsenprüfung auch eine Schiffer- oder Steuermannsprüfung abgelegt haben, die im übrigen vielfach die Voraussetzung für die Zulassung des Lotsen bildet.[39] Demgemäß steht nicht nur der konzessionierenden Behörde gemäß § 53 der Gewerbeordnung, sondern auch dem Seeamt eine indirekte Aufsichtsbefugnis[40] gegenüber dem

36. Dies war auch schon vor Erlaß der Seemannsordnung herrschende Ansicht; vgl. Perels 1884, S. 294, Endemann, S. 119, Loewe, Anm. 3a zu § 2.

37. Damit unterfällt er auch nicht der besonderen Strafvorschrift des § 297 St.G.B.

38. d. H. Pflichtwidrigkeiten; nicht aber unterliegt der Entscheidung des Seeamts die Nachprüfung, ob eine strafbare Handlung vorliegt; so auch Sassen, S. 225, Anm. 2.

39. Vgl. unten S. 34, Anm. 84 und 85, S. 37, Anm. 101, S. 46, S. 48, S. 50.

40. Dagegen ist es nicht Sache der Seeunfall-Untersuchungsbehörden, Maßregeln gegen den Lotsen als solchen zu treffen; vgl. Sassen, S. 223, Entsch. OSA 10, 366 und 13, 171.

Lotsen zu, die im Hinblick auf die besondere Verantwortlichkeit des Lotsenberufs ihrer Berechtigung nicht entbehrt. Allerdings wird auch bei der Seeunfalluntersuchung vor dem Seeamt nur die Frage geprüft, inwiefern der Betreffende als Schiffer einen Fehler begangen hat; seine Eigenschaft als Lotse bleibt außer Betracht und auf Lotsungsfehler erstreckt sich das Verfahren nicht.[41]

4. Außer der oben erwähnten Verordnung vom 9. Mai 1897, die die Lichter für Lotsensegelfahrzeuge[42] festlegt, sind Bestimmungen über Signale noch getroffen durch die „Not- und Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern" vom 14. August 1876 und die „Verordnung betreffend die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge." vom 10. Mai 1897. Die erste regelt die Signale, „durch welche angedeutet wird, daß auf den signalisierenden Schiffen Lotsen verlangt werden."[43] Die zweite regelt die Lichterführung der Lotsendampfer im Gegensatz zu der der Lotsensegelschiffe in der Verordnung vom 9. Mai 1897.

Daß die Lotsen als Nationalflagge ausschließlich die Reichsflagge zu führen haben, ist durch § 1 des Gesetzes betreffend „Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe" vom 29. Mai 1901 bestimmt.

5. Einige wenige Vorschriften des öffentlichen Lotsenrechts enthält endlich die Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1901. Die Vorschriften beziehen sich allerdings nur auf die Unfallversicherung. Seelotsen unterliegen der Seeunfallversicherung und zwar entweder als Zwangsversicherung (§ 1046 Ziffer 3) oder, bei gewerbetreibenden Lotsen, der freiwilligen Versicherung (§ 1061). Binnenlotsen unterfallen der Gewerbe-Unfallversicherung in entsprechender Weise (§§ 537 Ziff. 6, 550).

§ 2. Partikulargesetzgebung.

Die Reichsgesetzgebung überläßt also der Regelung durch Landesgesetz die weitaus meisten Gebiete des Lotsenrechts. Daran hat sich auch durch die Weimarer Verfassung nichts geändert. Diese behält in Art. 7 Ziff. 18 und 19 dem Reich die Gesetzgebung über die „Seeschiffahrt", „die Binnenschiffahrt, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen . . . zu Wasser . . ." vor. Solange und soweit das Reich aber von seinen Gesetzgebungsrechte keinen Gebrauch macht, behalten gemäß Art. 12

41. Sassen, S. 224, Anm. 2.

42. Purlitz, S. 5, Anmerkung.

43. § 4 der Lotsensignalordnung vom 14. 8. 1876 gibt diese Begriffsbestimmung für Lotsensignale.

die Länder das Recht der Gesetzgebung. Von diesem können sie in verschiedener Weise Gebrauch machen:

1. Sie können Vorschriften über die Genehmigung zum Betriebe des Lotsengewerbes gemäß der Ermächtigung in § 34 der Gewerbeordnung treffen. In diesem Rahmen halten sich auch Ziff. 42, 43 der preußischen Ausführungsanweisung zur Gewerbeordnung vom 1. Mai 1904.[44]

2. Die Länder können ferner diejenigen Gebiete des Lotsenrechts regeln, die ihnen reichsrechtlich offen gelassen sind. Diese Regelung kann erfolgen durch besondere Gesetze über das Lotsenwesen. Solche liegen nicht vor. Den Regelfall bilden vielmehr Lotsenordnungen und Lotsenreglements, die den internen Dienst, die Organisation und Befugnisse der Lotsen regeln.[45] Diese Lotsenordnungen sind entweder rein polizeiliche Vorschriften[46] oder solche, mit denen gleichzeitig die Konzessionserteilung für eine Lotsengesellschaft verbunden ist.[47] Endlich können landesrechtliche Bestimmungen, insbesondere landespolizeiliche Vorschriften dadurch getroffen werden, daß ihre Befolgung dem einzelnen Lotsen mittels Aufnahme in die Genehmigungsurkunde zur Pflicht gemacht wird.

In welchen Fällen die Landesgesetzgebung von der einen oder anderen Art Gebrauch gemacht hat, wird bei Besprechung der einzelnen Vorschriften zu erörtern sein.

---

44. S. auch Landmann, Anm. 11 zu § 34.

45. Näheres über ihre rechtliche Natur s. später.

46. Bezeichnend hierfür ist das „Reglement für die Schleilotsen vom 25. 3. 1897, abgedruckt bei Purlitz S. 112. Es enthält unter I („Allgemeine Bestimmungen") Vorschriften über Zulassung der Lotsen, ihre Rechte und Pflichten, Lotsgeld und Lotsenzeitel und ihre allgemeine Unterstellung unter den Regierungspräsidenten in Schleswig; II enthält „besondere Bestimmungen für die Lotsenstation Schleimünde", III „Schlußbestimmungen" (u. a. Strafestsetzungen); angeführt ist eine Taxe.

47. Charakteristisch ist die Lotsenordnung für die Bremische Seelotsengesellschaft vom 1. April 1897. Sie stellt in § 1 fest, daß die Gesellschaft die Rechte einer juristischen Person hat und behandelt außer allgemeinen Vorschriften die Stellung des Lotsenkommandeurs, Stellung und Dienstpflichten der Lotsen und der Lotsenlehrlinge, Rechnungswesen und Vermögen, Disziplinarbestimmungen, Taxordnung und Prüfungsordnung. Die Lotsenordnung für die preußische Seelotsengesellschaft in Geestemünde vom 1. April 1897 und diejenige für die Oldenburgische Weser-Lotsengesellschaft vom 24. Januar 1903 stimmen fast wörtlich mit ihr überein. Abgedruckt sind die 3 Lotsenordnungen bei Purlitz, S. 43 ff.

Zweites Kapitel

Die rechtliche Natur des Lotsen.

§ 1. Begriff und Tätigkeit des Lotsen.

I.

Begriffsmerkmale.

Lotsen sind diejenigen Schiffahrtskundigen, die gewerbs- oder berufsmäßig die Führung von Schiffen auf bestimmten gefährdeten Wasserstraßen gegen Entgelt übernehmen.[48 49]

In dieser Begriffsbestimmung liegt folgendes:

1. Die Lotsen müssen schiffahrtskundig sein. Ob diese Kenntnis durch eine Prüfung festgestellt worden ist, ist hier ohne Bedeutung. Auch ungeprüfte und nicht konzessionierte Schiffer, die sich mit dem Lotsen von Schiffen befassen (wilde Lotsen), müssen als Lotsen angesehen werden. Eine geschützte Amts- oder Berufsbezeichnung ist das Wort „Lotse" nicht. Anders wäre es, wenn sich der Staat die Ernennung der Lotsen vorbehielte, wie dies früher in Rußland der Fall war.

2. Das Lotsen muß das Gewerbe oder den Beruf des Lotsen bilden. Nicht erforderlich aber ist es, daß der Lotse daneben keine weitere Tätigkeit ausübt. Auch abgesehen von den wilden Lotsen, für die vielfach die Lotstätigkeit nur einen Nebenberuf neben einer Haupttätigkeit (z. B. als Fischer) bildet, kommen Nebentätigkeiten bei Lotsen vor.[50] Daß der Lotsenberuf selbst die Uebernahme von Nebentätigkeit auch in der Jetztzeit noch erforderlich macht, zeigt am deutlichsten das Beispiel der Mitglie-

---

48. Aehnlich Nizze, S. 207, Endemann, S. 117, Müller, S. 45, Micknat, S. 10, Pieper, S. 6.

49. Die Herkunft des Wortes „Lotse" ist nicht zweifellos. Nizze, S. 207, leitet es vom englischen loot = Senkblei ab, Pieper, S. 6 — wohl mit mehr Recht — vom mittelhochdeutschen leytsager (Geleitansager).

50. So gab es in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts in Warnemünde-Rostock etwa 80 Lotsen — im Gegensatz zu 9 Lotsen in jetziger Zeit. Da das Gewerbe eine derartig große Zahl natürlich nicht ernähren konnte, waren fast alle Lotsen außerdem als Fischer tätig. — In Stettin hatten sich die Hafenlotsen aus den Hafendienern gebildet, die um 1840 in Erscheinung traten und die Sorge für Ordnung im Hafen und besonders für die Liegeplätze der Schiffe hatten; im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit lag ihnen auch das verholen der Schiffe ob, das sich alsdann bei einem Teil von ihnen zum Hauptberuf herausbildete; jedoch sind auch heute noch die Stettiner Lotsen, die städtische Angestellte sind, gemäß § 10 Ziff. 7 der Dienstordnung für die städtischen Hafenlotsen zu Stettin vom 26. März 1920 verpflichtet, auch andere Dienstleistungen, z. B. schriftliche Arbeiten usw., für die Hafenverwaltung jederzeit auszuführen, falls Verholungen nicht stattfinden."

der der Eider-Lotsenbrüderschaft zu Tönning. Diese Lotsen hatten vor der Eröffnung des Nordostseekanals ihr eichliches Auskommen. Seitdem der Schiffsverkehr zwischen Nordsee und Ostsee jedoch in beträchtlichem Maße seinen Weg durch den Kanal nimmt, ist ihre Beschäftigung außerordentlich gesunken. Sie sind daher, zumal, wenn ihr Feuerschiff im Winter des Eisens wegen eingezogen ist, zu Arbeiten auf dem Lande genötigt.[51]

3. Der Beruf des Lotsen besteht in der Führung von Schiffen. Damit bleibt die Frage offen, ob der Lotse mit der Führung auch die Verantwortung für die Fahrt des Schiffes übernimmt. Unberührt bleibt hier auch die Frage der Stellung des Lotsen zum Schiffsführer. Hierüber vgl. unten S. .....[52]

4. Nur um die Führung auf bestimmten gefährdeten Wasserstraßen handelt es sich. Es liegt schon in der Natur der Sache, daß ein Lotse nicht alle gefährdeten Wasserstraßen, sondern nur diejenigen eines eng begrenzten Bezirks kennen kann. Für die konzessionierten Lotsen ist daher in § 31 der Gewerbeordnung vorgesehen, daß ihr Befähigungsnachweis nur für das angeführte Fahrwasser gelten solle. Wenn auch diese Bestimmung, da der Bundesrat von seiner Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht hat,[53] nur auf dem Papier steht, so ist die Handhabung in den Einzelstaaten doch eine entsprechende. Die Lotsenpatente geben durchweg an, für welches Fahrgebiet dem Lotsen die Konzession erteilt wird.[54]

5. Die Tätigkeit des Lotsen erfolgt gegen Entgelt. Damit ist nicht gesagt, daß die Vergütung dem Lotsen unmittelbar ausgezahlt wird; der Begriff wird nicht dadurch berührt, daß die Auszahlung an eine in Lotsenordnungen oder polizeilichen Vorschriften bestimmte Stelle erfolgt. Es ist auch nicht erforderlich, daß das Entgelt für die Lotsentätigkeit unter einer besonderen Bezeichnung entrichtet wird. Auch dort, wo das Lotsgeld z. B. in Hafenabgaben stillschweigend enthalten ist, liegt keine unentgeltliche Lotsung vor.

6. Die obige Begriffsbestimmung besagt nichts darüber, daß Lotsen nur Männer sein können. Zwar spricht die Gewerbeord-

51. Gewöhnlich sind sie auf dem Tonnenhof des Bauamts beschäftigt, früher nur mit der Instandsetzung von Seezeichen, neuerdings — auf Verlangen der dort tätigenden fiskalischen Arbeiter — auch mit anderen Arbeiten.

52. Nicht nötig ist, daß der Lotse sich an Bord des gelotzten Schiffes befindet, er kann ihm auch vorausfahren: Perels 1884, S. 294, Anm. 2. Benutzt er in diesem Falle sein Fahrzeug zur Fortbewegung des ihm anvertrauten Schiffes, so handelt er als Schlepper; Kolisch, Anm. 3 zu § 31.

53. Vgl. oben S. 20.

54. Vgl. oben S. 20.

nung und alle anderen das Lotsenwesen betreffenden Gesetze stets nur von „dem" Lotsen. In streng am Buchstaben des Gesetzes haftender Gesetzesauslegung würde man demnach schon damit zu der Schlußfolgerung kommen, daß nur Männer Lotsen sein können. Indes muß diese buchstäbliche Gesetzesauslegung in Anbetracht der neuen Reichsverfassung ausscheiden; denn die Reichsverfassung hat in Art. 109 den Grundsatz aufgestellt, daß Männer und Frauen dieselben staatsbürgerlichen Rechte und Pflichten haben. Sowie man demnach in Art. 41, Abs. 2 der Reichsverfassung („Wählbar[55] ist jeder Deutsche, der das 35. Lebensjahr vollendet hat") ohne Bedenken statt „jeder Deutsche" „jede Deutsche" setzen kann,[56] so könnte man auch in den diesbezüglichen Gesetzesstellen statt „der Lotse" „die Lotsin" lesen und hätte damit der allgemeinen Terminologie, wie sie in Gebrauchs- und Gesetzessprache üblich ist, Genüge getan. Doch wäre damit lediglich die theoretische Seite der Frage, ob Lotsen nur Männer sein können, behandelt. Um sie erschöpfend zu erledigen, muß vor allem die praktische Seite erörtert werden.[57]

Man setze den Fall, eine Lotsin käme an Bord eines Schuners, wie ihn jetzt die Cuxhavener Seelotsenschaft in den englischen und holländischen Gewässern kreuzen lassen. Abgesehen davon, daß Seeleute gegen „langhaarige Wesen" an Bord immer von einer gewissen abergläubischen Scheu erfüllt sind — fürchten sie doch, daß die langen Haare vom Festland aus das Schiff zurückhalten und daher Schuld an ungünstigen Winden haben, — so muß vor allem die Frage erwogen werden, ob sie bei jeder Witterung, bei jeder Tages- und Nachtzeit zum Dienst verwendbar sind. Dies muß rundweg geleugnet werden. Man denke bloß an die Rockbekleidung der Frau, die ihr in Sturmgefahr das Leben kosten würde. Wenn diese Kleidung auch schließlich durch die Männertracht ersetzt werden könnte, so bleiben doch die physischen Mängel der Frau als dauerndes Hindernis bestehen. Mag eine Frau noch so sehr von Jugend an ihre Kräfte gestählt haben, so wäre sie doch nicht imstande auf einen Lotsenschuner diejenigen Dienste zu tun, die von den Lotsen gefordert werden. Segel setzen, reffen, einholen, Tag und Nacht, bei jedem Wetter Wachtdienst tun, setzen Kräfte voraus, die nur Männer aufbringen, insbesondere, wenn es sich um Dauerleistungen handelt. Schließlich mag auch noch auf das sittliche Moment hingewiesen werden: die ernste und schwere Arbeit des Lotsen würde zweifellos gefährdet werden.

Man sieht aus vorstehendem, daß das Kommando: „alle Männ

55. Zum Reichspräsidenten.

56. a. M. Giese, Reichsverfassung, S. 158.

57. Vgl. auch Stier-Somlo, Reichsverfassung, 1. Aufl., S. 110, II, 1.

auf Deck" seine innere Berechtigung hat und kaum verlieren wird.

7. Lotsen können grundsätzlich nur natürliche, nicht aber juristische Personen sein.

Grundsätzlich können zwar auch konzessionspflichtige Gewerbe von juristischen Personen betrieben werden.[58] Jedoch hört die Fähigkeit solcher zum Gewerbebetrieb dort auf, wo gewisse persönliche Eigenschaften verlangt werden, die nur bei natürlichen Personen vorliegen können und es daher erforderlich machen, daß das Gewerbe von der natürlichen Person selbst ausgeübt wird.[59] Im Gegensatz zum Betrieb des Schankgewerbes (§ 33 Gew.O.) und zu den Gewerben des § 34 Abs. 1 Gew.O. wird aber beim Lotsen nach §§ 31, 34 ein Befähigungszeugnis und eine Prüfung verlangt. Beides sind Dinge, die nur eine natürliche Person — und zwar für sich, nicht als Vertreterin einer juristischen Person — betreffen können, während die Voraussetzungen jener anderen Fälle — Zuverlässigkeit, Lokalbeschaffenheit, Ortsbedürfnis — auch von juristischen Personen, mindestens aber von natürlichen Personen als ihren Vertretern dargetan werden können.[60]

Und doch gibt es in der Praxis genügend Fälle, wo als Lotsen auch juristische Personen fungieren. Die Lotsung der Schiffe von Cuxhaven bis Hamburg und von Cuxhaven über See übernimmt, z. B. nicht der einzelne Lotse, sondern die Cuxhavener Lotsenschaft e. V. Diese erst erteilt einem ihr angehörigen Lotsen den Auftrag zur jeweiligen Lotsung eines Schiffes. Demnach hat die Lotsenschaft als juristische Person mit dem Schiffsführer zwar den Lotsvertrag abgeschlossen, die Lotsung des Schiffes selbst übt aber eine natürliche Person aus. Man kann daher bei den juristischen Personen höchstens von Lotsen im weiteren Sinne sprechen. Denn die eigentliche Lotstätigkeit setzt, wie vorher gesagt, persönliche Eigenschaften voraus, die nur natürlichen Personen eigen sein können. Das Lotsengewerbe ist ein höchst persönliches. Der Lotse kann der Natur der Sache nach nur für sich, nicht für eine juristische Person, etwa die Lotsenbrüderschaft, sein Gewerbe ausüben,[61] was nicht

58. Meyer-Dochow, S. 414, Anm. 4.

59. Fleiner, S. 151: „alle Rechtsverhältnisse, die an eine physische Individualität anknüpfen, bleiben juristischen Personen versagt".

60. Der Standpunkt der Rechtsprechung (Entsch. RG. 80: 111, 127), daß das Schankgewerbe auch von juristischen Personen betrieben werden kann, deckt sich mit dem oben vertretenen. Die Streitfrage ist übrigens jetzt entgültig entschieden.

61. Bei anderer Auffassung würde z. B. Entziehung der Konzession

gleichbedeutend damit ist, daß ein Lotse im Auftrag seiner Brüderschaft sein Lotsengewerbe ausübt. Der Brüderschaft oder einer sonstigen juristischen Person ist es demnach versagt, Lotse im engen Sinne zu sein.

II.
Tätigkeitsmerkmale.

Die Tätigkeit des Lotsen gliedert sich einmal nach dem Gebiet, auf dem er seinen Beruf ausübt, und sodann nach der Stellung, die er innerhalb seines Berufes bekleidet.

1. Nach dem Tätigkeitsgebiet unterscheidet man Seelotsen, d. h. diejenigen Lotsen, die ihren Dienst einerseits auf der Einfahrt von der See und auf der Ausfahrt zur See, andererseits auch über See ausüben. Revierlotsen sind diejenigen Lotsen, die ihre Tätigkeit nur auf einer bestimmten Strecke ausüben, so z. B. die Lotsen auf der Strecke Stettin-Swinemünde. Hierher gehören auch die Böschlotsen, die bei der Mündung der Bösch in die Unterelbe die von See kommenden Schiffe von den Seelotsen übernahmen und bis Hamburg geleiteten; der Name hat sich bis heute noch erhalten.

Auf ihr eigentliches aus dem Namen hervorgehendes Tätigkeitsgebiet beschränkt sind endlich die Flußlotsen, Hafflotsen, Hafenlotsen.

2. Da die Lotsenschaft sich aus freien Selbstverwaltungskörpern gebildet hat und zum Teil noch heute aus ihnen besteht, ergab sich frühzeitig das Bedürfnis, daß einer oder mehrere von ihnen eine gewisse Befehlsgewalt über die anderen erhielten. Diese Lotsen wurden gewöhnlich Oberlotsen genannt. Diejenigen, die es noch nicht zum Lotsen gebracht hatten, aber die Zeit als Lotsenlehrling schon hinter sich hatten, hießen und heißen Nebenlotsen, Hauerlotsen,[62] Hilfslotsen, Beilotsen. Für die Nebenlotsen hat sich auf der unteren Elbe der Name Patentlotsen erhalten.[63] Für den Kern der Lotsen finden wir auch die Bezeichnungen Hauptlotsen,[64] Vollotsen, Admiralitätslotsen.[65] Zu der Aufsicht über die Lotsen, die die Staatsgewalt schon Mitte des 17. Jahrhunderts übernahm,[66] bediente sie sich entweder der Oberlotsen oder besonderer mit dem Lotswesen verbundener Personen in übergeordneten Stellen. Als solche finden wir vielfach die Lots-

des Lotsenkommandeurs als Vertreters der Lotsengesellschaft wegen persönlicher Mängel dieser den Betrieb des Lotsengewerbes unmöglich machen.

62. Vgl. Ferber, Lotswesen, S. 12.

63. Vgl. unten S. ??

64. So z. B. die preußischen Unterelblotsen.

65. So z. B. die angestellten Hamburger Lotsen; vgl. Ferber, Lotswesen Seite 8.

66. Vgl. oben S. ??

schiffer,[67] denen die Lotsen unterstellt sind, die zur Besatzung der vom Lotsschiffer geführten Lotsgalliot (Lotsenschuner) gehören.

Den Lotsschiffern übergeordnet sind die Lotsenkommandeure.[68] Sie sind auch dort, wo die Lotsen und Lotsschiffer in keinem Beamten- oder Vertragsverhältnis zur Staatsgewalt stehen, vielfach unmittelbare Staatsbeamte. Sie wurden bisher den Beamten oder Kapitänen, die nicht mehr tätig waren, entnommen, jetzt ist man auf Drängen der Lotsenorganisation dazu übergegangen, sie aus dem Kreise der Lotsen zu nehmen.

Nicht zu den Lotsen im eigentlichen Sinne rechnen die Bootsleute der Lotsenboote und die den Lotsenvereinigungen vielfach zur Verfügung stehenden Lotsenboten.

III.

Kennzeichen der Berufszugehörigkeit.

Schon frühzeitig stellte sich das Bedürfnis heraus, daß die in Brüderschaften verbundenen Lotsen sowohl, wie die besonders konzessionierten ihre Zugehörigkeit besonders dartaten. So bestimmt schon die Hamburgische Pilotageordnung von 1656 unter Ziff. 4.

„Die Verordnete Loots-Leute oder Piloten sollen zum Warzeichen ihrer Pilotage oder Admission das Lootsmanns-Zeichen tragen, und da einer der gesetzlichen Piloten Todes verführe, oder auch davon abdanckte, soll er gehalten seyn, dasselbe Zeichen wiederum zu überliefern, an den dazu gesetzten Inspectorn, bey Strafe 12 M., wesswegen auch dann die Wittib oder Erben des verstorbenen sollen gehalten seyn, und soll der Inspector auf Buckshaven davon richtig Buch zu halten schuldig seyn."

Aus dieser Bestimmung geht schon das besondere Interesse hervor, daß die Lotsen von jeher daran hatten und haben mußten, daß kein Unbefugter das Lotszeichen trüge. Entsprechend wie in jener Pilotageordnung bestimmt auch noch die modernisierte Satzung der Hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich vom 6. Januar 1903,[69] daß diejenigen Lotsen, die ihre Bestallung zum Mitglied der Brüderschaft erhalten haben, auch noch der Aushändigung des Lotsenschildes[70] [71] bedürfen, um

67. So gehen z. B. die Lotsschiffer auf der Ems aus den Seelotsen hervor und erhalten neben einerfesten Besoldung für jedes mit Lotsen einlaufende Schiff eine Prämie. Ueber den Anteil des Lotsenschiffers am Lotsgeld vgl. unten Anm. 275 und S. 81.

68. Ein Lotskommandeur steht z. B. an der Spitze der Bremischen Seelotsengesellschaft, der Oldenburgischen Weser-Lotsengesellschaft.

68. Abgedruckt bei Purlitz, S. 71.

70. Ein Lotszeichen in Form eines Lotsschildes kennen u. a. auch die

die Mitgliedschaft zu erwerben, und daß diese Aushändigung durch den Landrat zu Jork erfolgt.

Die schöne Sitte dieses alten Gildenzeichens wird aber in der Neuzeit immer mehr durch die dem jetzigen Auge gewohnteren Uniformen verdrängt. Dies ergibt sich schon daraus, daß die Lotsen jetzt vielfach, sei es als Beamte, sei es auf Privatdienstvertrag im Dienste des Staates oder einer Hafenstadt stehen. So ist die Verpflichtung zum Tragen von Dienstkleidung ausdrücklich ausgesprochen in der Dienstordnung für die städtischen Hafenlotsen zu Stettin, in der Dienstanweisung für das Seelotsenpersonal in Pillau (§ 4),[72] in der Dienstanweisung für die Hafflotsen zu Pillau (§ 3),[73] in der Dienstanweisung für die Travelotsen (§ 4).[74] Durchweg haben sich die Lotsen, die zur Tragung von Dienstkleidung verpflichtet sind, diese selbst und auf eigene Kosten zu beschaffen. Den Travelotsen werden die Abzeichen von der Behörde geliefert. Die Lotsen im Nordostseekanal, die Reichsbeamte sind, hatten früher ebenfalls Uniform zu tragen, zu deren Beschaffung ihnen ein Teil ihres Gehaltes einbehalten und unter dem Namen Kleidergeld besonders verwaltet wurde.[75]

Ein weiteres Kennzeichen für die Lotsen bildet die Lotsenflagge; solche wird durchweg von den Landesregierungen bestimmt.[76] Daneben ist als Nationalflagge lediglich die Reichsflagge zu führen.[77]

Satzungen der Geestendorfer Lotsengesellschaft von 1795; nach deren Art. 21 ist das Lotszeichen „ein nach einem gemeinschaftlichen Modelle verfertigtes und mit einer Nummer versehenes silbernes Schild auf ihrer Kleidung an der linken Brust zu tragen". Im Todesfalle ist übrigens dort das Lotszeichen an den ältesten Lotsen zurückzuliefern, und der Nachfolger des Verstorbenen hat den Erben den Wert des Lotszeichens zu erstatten.

71. In Frankreich unterscheidet sich der Küstenlotse von dem Seelotsen durch einen kleinen silbernen Anker von 2 Zoll Größe, dden er an einem Knopfloch der Jacke trägt.

72. Abgedruckt bei Purlitz S. 160.

73. Abgedruckt bei Purlitz S. 164.

74. Abgedruckt bei Purlitz S. 129.

75. Auch die ausländischen Lotsen tragen durchweg Uniformen (Frankreich, England, Belgien); insbesondere aber Holland kennzeichnet seine Lotsen durch eine mehr oder weniger stattliche Uniform.

76. Auf der Weser führen z. B. sämtliche Lotsenfahrzeuge die vorgeschriebene Revierflagge und ein großes lateinisches „W" in schwarzer Farbe im Schunersegel. Die weißgemalten Schuner der Cuxhavener Lotsenschaft zeigen auf ihrem Schuner Elbe I, Elbe IV, Elbe VII. I und IV haben eine F. T.-Station eingebaut mit dem Anrufezeichen D. G. N. Nie Schuner zeigen

§ 2. Lotse und Staatsgewalt.

I.

Allgemeine Bemerkungen.

Die Stellung des Lotsen zur Staatsgewalt kann eine vierfache sein. Der Lotse kann entweder ganz in den Dienst des Staates treten, dergestallt, daß er seine Tätigkeit lediglich im Interesse des Staates ausübt. Oder er kann zwar seinen Beruf als freier Mann erfüllen, jedoch mit der Einschränkung, daß die Berufsausübung abhängig ist von staatlicher Genehmigung. Drittens kann diese Genehmigung fortfallen. Und endlich kann der Lotsenbetrieb mit den Beschränkungen, die auch die Gewerbefreiheit im öffentlichen Interesse doch noch mit sich bringt, nicht mehr vereinbar sein, so daß der Staat zum Einschreiten gezwungen wird.

Der Grad, in dem sich der Staat mit der Regelung des Lotsenwesens befaßt, und damit auch der Umfang, in dem er den Lotsen mehr oder weniger fest an sich bindet, beruht nicht auf rechtlichen Erwägungen, sondern ist historisch und politisch zu erklären.[78] Die geschichtliche Entwicklung hat an der Nordsee ein starkes Gildenwesen gezeitigt, demgegenüber der Staat nur auf eine Aufsicht beschränkt blieb; in der Ostsee hingegen hat sie eine eingehende Beschäftigung des Staates mit dem Lotsenwesen mit sich gebracht.[79] Dieser historische Grund ist insofern zugleich ein politischer, als er eng zusammenhängt mit den Machtbefugnissen, die der Staat seinen Bürgern entziehen und an sich reißen konnte. So hat der Grundgedanke, daß der Staat „nicht nur vorbeugend und verhütend, sondern auch prüfend, begutachtend und entscheidend“[80] in die Ausübung des Lotsengewerbes einzugreifen habe, in den verschiedene Gegenden eine verschiedene Auswirkung gefunden und damit auch die Stellung der Lotsen zur Staatsgewalt mannigfach gestaltet.

So erklärt sich auch, daß Rechtsgebiete, die mancherorts öffentlichrechtlich geregelt sind, in anderen Gegenden noch Privatrechtssätzen unterstehen. Hier handelt es sich um verschiedene Stufen einer Entwicklung,[81] die auf dem Wege von einer rein privatrechtlichen zu einer rein öffentlichrechtlichen ist. Zwar erscheint in seiner Stellung zum Lotsenbetrieb der Staat durchweg

bei Tage in Großtopp unter rotem Wimpel die deutsche Flagge, bei Nacht drei Flackerfeuer.

77. Vgl. oben S. ??

78. Fleiner, S. 94.

79. Vgl. z. B. Pieper, S. 8.

80. Sassen, S. 96. Der dort herausgearbeitete Grundgedanke der Seeunfall-Untersuchung gilt auch für das Lotsenwesen.

als Träger obrigkeitlicher Macht, nicht als gewerbetreibender Privatmann.[82] Aber damit ist noch nicht einheitlich festgelegt, wie weit er von seiner Macht im öffentlichen Interesse Gebrauch macht und wie weit er seinen Bürgern freien Spielraum zur Betätigung ihres Gewerbes läßt.

Die auf diesen Gründen beruhende Vielgestaltigkeit des Lotsenwesens, insbesondere die partikuläre Entwicklung des Lotsenrechts hat es mit sich gebracht, daß sämtliche oben erwähnten Arten der Stellung des Lotsen zur Staatsgewalt im deutschen Lotsenwesen auch in der Jetztzeit vorhanden sind. Demnach wird sich die weitere Erörterung zunächst mit den beamteten Lotsen, sodann mit den konzessionierten, mit den freien gewerbetreibenden und mit den wilden Lotsen zu befassen haben. Alsdann wird noch zu erörtern sein, in welchem Umfange sich der Staat der Lotsen auch zu Zwecken bedient, die ihrem Beruf an sich fern liegen.

II.

Angestellte Lotsen.

Der im Dienste des Staates oder einer Körperschaft stehende Lotse kann entweder Beamter sein, der seine gesamte Arbeitskraft, solange er arbeitsfähig ist, in den Dienst des Staates stellt und dafür durch Gewährung von Gehalt und Pension eine Sicherstellung seines Lebensunterhalts empfängt. Oder er ist Angestellter auf Privatdienstvertrag, der zwar beamtenähnliche Funktionen auszuüben hat, aber unter Einhaltung einer Kündigungsfrist entlassen werden kann. Beide Arten des Verhältnisses zwischen dem Lotsen und der anstellenden Organisation werden getrennt zu betrachten sein. Dabei können Reich, Land oder Kommunalverbände sowohl Beamte, wie Vertragsangestellte haben; letztere können aber auch bei anderen Korporationen oder bei Privatarbeitgebern in Dienst stehen.

1. Lotsen als Beamte.

A. Als Beamte sind die Lotsen dort anzusehen, wo sie zu Reich, Land oder Selbstverwaltungskörpern in einem öffentlichrechtlichen besonderen Dienstgewaltverhältnisse stehen,[83] das grundsätzlich einen Lebensberuf darstellt und als Entgelt die zum Lebensunterhalt nötigen Mittel gewährt.

81. Fleiner, S. 50.

82. Hierin sieht Fleiner (S. 53) mit Recht das Kriterium für die Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Recht, wobei er betont, daß nicht bloß Ausübung von Zwangsgewalt, sondern auch Schutz und Fürsorge Ausfluß der obrigkeitlichen Macht ist; so auch RG. 86, 122 hinsichtlich des Lotsenwesens am Kaiser Wilhelm-Kanal im Gegensatz zu RG. 74, 254.

83. Triepel, S. 11.

a) Das Verhältnis des Lotsen zur Staatsgewalt muß demnach ein „öffentlichrechtliches Dienstgewaltverhältnis“ sein. Es richtet sich also nach den Regeln des öffentlichen Rechts, insonderheit, was Beginn, Inhalt und Ende des Dienstverhältnisses angeht. Der Beginn des Dienstverhältnisses der beamteten Lotsen richtet sich nach den allgemeinen Regeln des Beamtenrechts, so insbesondere hinsichtlich Anstellung, Beeidigung, Aushändigung einer Anstellungsurkunde. Dabei sind aber gerade für die Reichsbeamten unter den Lotsen bezeichnend die strengen Anforderungen, die das Reich vor Erteilung der Anstellung stellt. Das Reich kennt beamtete Lotsen einmal bei dem Reichskanal (früher Kaiser-Wilhelm-Kanal)[84] und bei der Reichsmarine (Jadelotsen).[85]

b) Den Inhalt des Lotsdienstes bildet in erster Linie die Pflicht des beamteten Lotsen zur Ausübung seiner Tätigkeit. Dort wo der Staat die Regelung des Lotswesens insoweit als seine öffentlichrechtliche Verpflichtung anerkannt hat, daß er Lot-

84. Anstellungsbedingungen für die Lotsen des Reichskanals sind Steuermannsexamen und fünfjährige (früher achtjährige Fahrzeit nach dem 20. Lebensjahr, sowie Kenntnis der englischen und einer nordischen Sprache. Nach sechsmonatiger Ausbildung erfolgt die Anstellung als Hilfslotse und darnach gegebenenfalls die Einrückung in eine etatsmäßige Beamtenstellung. Nicht gefordert wird hingegen das Schifferexamen. Dies wird jedoch gerade in Kreisen der Lotsen nicht als eine Erleichterung empfunden. Die besonders schwierige und besonders verantwortliche Lotsung durch den Reichskanal hat es mit sich gebracht, daß etwa 99 % der Kanallotsen das Schifferexamen gemacht haben. Würde dieses offiziell erfordert werden, so würde eine sachliche Aenderung dadurch nicht entstehen, die Lotsen würden aber nach außen hin dokumentieren können, daß sie dank ihrer Vorbildung in eine höhere Beamtenklasse gehören, als Gruppe 5, in der sie jetzt stehen. Was das Schifferexamen betrifft, so enthalten die näheren Einzelheiten die Vorschriften über Annahme, Ausbildung und Beförderung des Lotsenpersonals für den Kaiser-Wilhelm-Kanal“, abgedruckt bei Purlitz, S. 103.

85. An die Auswahl der Jadelotsen werden nicht ganz so strenge Anforderungen gestellt, wie hinsichtlich der Kanallotsen. Die Lotsenaspiranten müssen Berufsseeleute mit einer Seefahrzeit von mindestens 4 Jahren sein. Steuermannsprüfung wird nicht erfordert. Die Befähigung zur Anstellung als Lotse erwirbt der Lotsenaspirant durch Ablegung der Lotsenberufsprüfung, zu welcher er nach 3jähriger tadelloser Dienstzeit als Aspirant zugelassen werden darf. Bei Freiwerden einer Stelle erfolgt Einrückung als Lotse 2. Klasse und evtl. nach 3jähriger Dienstzeit Beförderung zum Lotsen 1. Klasse. Diese können zu Oberlotsen befördert werden, wenn sie das Befähigungszeugnis zum Steuermann für große Fahrt besitzen oder die Steuermannsprüfung auf der Deckoffizierschule abgelegt haben. Vgl. Dienstanweisung für das Lotsenkommando auf der Jade vom 18. Juni 1900, abgedruckt bei Purlitz, S. 22.

sen als Beamte anstellt, sichert er die Erfüllung dieser seiner Verpflichtung also dadurch, daß er sie dem Beamtenlotsen als Inhalt seines Dienstes auferlegt. Der beamtete Lotse, der seiner Pflicht nicht nachkommt, hat damit Disziplinarstrafen verwirkt. Der Staat ist aber nicht gehindert, dem Beamten neben seiner Hauptpflicht noch weitere mit ihr nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Nebenpflichten aufzuerlegen.[86] Demgemäß wird der Lotse auch mit Aufgaben der See- und Hafen-Polizei sowie des Gesundheitswesens beauftragt. Auch insoweit ist er Beamter und richtet sich sein Verhältnis zum Staat nach öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten.

c) Die Beendigung des Dienstverhältnisses der Lotsen richtet sich nach den allgemeinen Regeln des Reichs-, Staats- oder Kommunalbeamtenrechts. Es schließt sich also an das Ausscheiden aus dem Dienst regelmäßig die Pensionierung bezw. die Hinterbliebenenversorgung an. Dabei findet sich die Besonderheit, daß in einzelnen Fällen die Mittel zur Pensionszahlung nicht nur aus den allgemeinen Staatseinnahmen, sondern zum Teil aus den durch die Tätigkeit der Lotsen aufgebrachten Geldern entnommen werden. Dies ist dadurch erklärlich, daß Pensionierungen von Lotsen, an die besonders scharfe körperliche Ansprüche gestellt werden müssen, häufiger und schneller eintreten, als bei anderen Beamten.[87]

d) Das Entgelt des beamteten Lotsen wird regelmäßig im Wege der festen Besoldung gezahlt. Es gibt aber auch Beamtenkategorien unter ihnen, die nicht, oder nicht allein, feste Besoldung erhalten. Es fragt sich, ob auch der Beamtencharakter dieser Lotsen zu bejahen ist, sofern die sonstigen begrifflichen Voraussetzungen vorliegen. Daß an sich der Bezug einer der Höhe nach schwankenden Besoldung oder der Bezug von Gebühren die Eigenschaft als Beamter nicht berührt, bedarf keiner weiteren Erörterung. Es genügt, hier auf das Beispiel der Notare zu verweisen, deren Einnahme lediglich aus Gebühren besteht, die die Beteiligten unmittelbar zahlen, deren Beamteneigenschaft aber gleichwohl unbestritten ist. Auch die Lotsen, deren Einnahme ganz oder überwiegend aus Lotsgeld besteht, sind daher unbedenklich, sofern sie als Beamte angestellt sind, auch im streng juristischen Sinne als Beamte anzusehen. Dabei bleibt aber die Frage zu entscheiden, ob ihre Einnahmen aus Prämien und Lotsgeldern als Gebühren anzusehen sind. Wird diese Frage

86. Triepel, S. 12.

87. So hat gelegentlich der Verhandlungen über die Besoldungsreform der Verein der Lotsen am Reichskanal in einer Eingabe an die Nationalversammlung von 1919 dargelegt, daß die letzten 30 durch Pensionierung und Tod abgegangenen Kanallotsen ein Durchschnittsalter von 48 Jahren erreicht haben.

bejaht, so entfällt z. B. gemäß § 1 des Preußischen Gesetzes vom 1. 8. 1909 die Haftung des Staates für Amtspflichtverletzungen. In dieser Frage wird man mit der Entscheidung des Reichsgerichts vom 11. Mai 1908 — I. 371/17 —[88] zu unterscheiden haben, ob die Zahlung des dem Lotsen zufließenden Lotsgeldes unmittelbar an diesen oder an eine dritte Stelle (Lotsenkasse) erfolgt. Wenn, wie dies meistens der Fall ist,[89] das letzte geschieht, erhält der Lotse nicht die Gebühren für die einzelnen gelotsten Schiffe, sondern er bezieht ein monatliches Entgelt für seine gesamte Amtstätigkeit. Er ist demnach nicht ausschließlich auf den Bezug seiner Gebühren angewiesen, vielmehr hat er an der Gesamteinnahme der Lotsenkasse Anteil, der von seiner jeweiligen Leistung unabhängig sein kann. Dieser Anteil ist so gering, daß der Beitrag des einzelnen Lotsen — sofern man von einem Beitrage sprechen darf — im ganzen Gebührenaufkommen einen geringen Bestandteil bildet und sein Monatseinkommen den Charakter einer staatlichen Besoldung erhält. Diese ist losgelöst von den Einzelleistungen des Lotsen. Daß die Besoldung in ihrer Höhe Schwankungen unterliegt, verändert nicht ihr Wesen.[90]

B. Beamtete Lotsen finden sich im Reich, im Dienst des Preußischen Staates und der Stadt Hamburg, endlich im Dienste von Kommunalverbänden.

a) Bereits oben war erwähnt, daß Reichslotsen die Lotsen des Reichskanals und die Jadelotsen sind. Von diesen letzteren sind gemäß ausdrücklicher Vorschrift[91] der Lotsenkommandeur, Oberlotse und Lotse Militärbeamte. Alle übrigen Lotsen sind Zivilbeamte, die im Besoldungsgesetz vom 30. 4. 1920. (RGBl. S. 805) in Gruppe 5 eingegliedert sind. Der Lotsenvorgesetzte ist der Lotsenkommandeur (Gruppe 9 des Besoldungsgesetzes.)

b) In den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Pommern sind die Lotsen für Seeschiffe Staatsbeamte.[92] In Schleswig-Holstein ist der Lotsenkommandeur zu Rendsburg Staatsbeamter.

89. Vgl. unten S. 76.

90. Der in diesen Sätzen vom Reichsgericht hervorgehobene Gesichtspunkt, daß das einer gemeinsamen Kasse zugeführte Lotsgeld nicht eine Gebühr für Einzelleistungen darstellt, sondern den Charakter einer Besoldung hat, entspricht anscheinend der Ansicht des Bremer Senates bezüglich der Regelung der Besoldung der Bremer Flußlotsen. Vgl. den gegenteiligen Standpunkt S. 42 f.

91. § 8 der Dienstanweisung für das Lotsenkommando an der Jade vom 18. 6. 1900, abgedruckt bei Purlitz, S. 22.

92. Vgl. Ziffer 42 der Preußischen Ausführungsanweisung zur Gewerbeordnung vom 1. Mai 1904, abgedruckt bei v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, 9. Aufl., Bd. V., S. 411.

Ein anderer Lotsenkommandeur ist zu Geestemünde beamtet; der Oberlotse zu Tönning ist gleichfalls Beamter. Das Lotsenwesen auf der Insel Rügen, wie überhaupt im ganzen Regierungsbezirk Stralsund untersteht dem Lotsenkommandeur in Thiessow.[93] Die staatlichen Lotsen in Swinemünde und Stettin unterstehen je einem Lotsenamt; das eine wird von einem Lotsenkommandeur,[94] das andere von einem diese Stelle wahrnehmenden Oberlotsen[95] geleitet. Station eines Lotsenkommandeurs ist ferner Pillau.[96] Außer diesen Seelotsen sind auch die Hafflotsen in Königsberg Staatsbeamte.

Hamburg hatte bereits im Jahre 1656 Lotsen[97] in seinen Dienst gestellt, zuerst nur auf ½ oder 1 Jahr, später auf Lebenszeit.[98] Auch jetzt noch sind die Hafenlotsen Beamte der Freistadt Hamburg.[99]

c) Beamte von Kommunalverbänden sind mehrfach Lotsen solcher Städte, die bereits seit längerer Zeit dem Lotswesen besondere Aufmerksamkeit gewidmet und Lotsen in ihren Dienst genommen hatten. Während die größte Zahl dieser Städte die Lotsen auf Privatdienstvertrag angestellt hat, haben einige von ihnen den Lotsen Beamteneigenschaft verliehen. Hierzu rechnet außer Wismar[100] insbesondere Warnemünde-Rostock.

Die Rostocker Lotsen wurden erst 1900 Beamte der Stadt Rostock mit festem Gehalt.[101] Sie unterstehen als zuständiger Magistratsabteilung dem „Gewett" in Rostock.[102]

2. Lotsen als privatvertraglich Verpflichtete.

A. Im Dienste öffentlicher Körperschaften brauchen die Lotsen aber nicht als Beamte zu stehen, sondern sie können auch auf

93. Vgl. Dienstanweisung für den Lotsenkommandeur im Reg.-Bez. Stralsund, abgedruckt bei Purlitz, S. 141.

94. Purlitz, S. 152.

95. Purlitz, S. 153.

96. Purlitz, S. 158.

97. Vgl. Seite 13.

98. Ferber, Lotswesen, S. 9.

99. Ihr Einkommen setzt sich aus einem festen Betrage (ca. M. 3300,—) und aus 20 % der Hafenmeistergebühren (die nur einmalig bei Ankunft des Schiffes zu zahlen sind) zusammen; letzterer Anteil ist mit M. 1500,— pensionsfähig. Gratifikationen anzunehmen, ist den Hafenlotsen seit 1897 verboten.

100. Purlitz, S. 136.

101. Dabei wurden nur diejenigen Lotsen als städtische angestellt, die das Steuermannsexamen hatten.

102. Historische Entwicklung s. Nizze, S. 213 ff.

Privatvertrag angestellt sein. Das Vertragsverhältnis bildet alsdann ein nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu beandelnder Dienstvertrag. Beginn, Inhait und Ende des Dienstverhältnisses richten sich nach dessen Bestimmungen und weichen damit wesentlich von dem Dienstverhältnis der beamteten Lotsen ab.

a) Der Beginn des Dienstverhältnisses geschieht nicht durch eine Anstellung, die einen einseitigen Staatsakt darstellt, sondern durch privatrechtlichen Vertrag. Wenn dabei eine Urkunde ausgehändigt wird, so ist das eine von der Gültigkeit des Vertragsbeginns unabhängige Förmlichkeit, während z. B. bei den preußischen Kommunalbeamten die Aushändigung der Anstellungsurkunde die Form der Anstellung bedeutet,[103] also ein Akt von konstitutiver Wirkung ist, durch den erst die Beamteneigenschaft beginnt. Die Voraussetzungen der vertraglichen Annahme des Lotsen können gleichwohl ebenso streng sein, wie die der Anstellung. Der Staat darf an die Fähigkeiten desjenigen Lotsen, den er sich durch Privatvertrag verpflichtet, keine geringeren Anforderungen stellen, als an den beamteten Lotsen in gleicher Stellung.

b) Auch dem vertraglich verpflichteten Lotsen liegt als vornehmste Pflicht die Ausübung der Lotsentätigkeit ob. Während diese Ausübung aber beim beamteten Lotsen Amtspflicht ist und ihre Verletzung im Disziplinarverfahren bestraft wird, ist beim vertraglich verpflichteten Lotsen gegen die Verletzung seiner Pflicht nur ein bürgerlichrechtlicher Anspruch auf Schadenersatz gegeben, soweit nicht im Anstellungsvertrage der Lotse sich Strafen unterworfen hat.

c) Die Beendigung des Vertragsverhältnisses unterscheidet sich grundsätzlich von demjenigen des Beamtenverhältnisses. Das Dienstverhältnis wird zwar vielfach auf unbestimmte Zeit geschlossen,[104] sieht aber die Möglichkeit einer meist längeren (3-monatigen) Kündigungsfrist vor.[105]

B. Auf Privatdienstvertrag angestellte Lotsen findet man im Dienste des Reichs oder eines Landes, vor allem bei denjenigen

103. § 1 des Gesetzes betreffend die Anstellung und Versorgung der Kommunalbeamten vom 30. 7. 1899: „Die Anstellung erfolgt durch Aushändigung einer Anstellungsurkunde.

104. So z. B. in den Verträgen der Stadt Stettin mit ihren Hafenlotsen.

105. In dieser Weise ist z. B. das Dienstverhältnis der Hafenlotsen in Stettin, Harburg (§ 2, Abs. 2 des Reglements für die Harburger Hafenlotsen vom 12. September 1885, abgedruckt bei Purlitz, S. 74), Lübeck (6-monatige Kündigung; § 17 der Dienstanweisung für die Travelotsen vom 24. Februar 877, abgedruckt bei Purlitz, S. 129) und bezüglich der Hafllotsen in Pillau. Vgl. Purlitz, S. 158 „bedingte Beamtenstellung") geregelt.

Kategorien, die die Anstellung als Beamter anstreben. So haben die Lotsenanwärter am Reichskanal eine Probedienstleistung von regelmäßig sechs Monaten durchzumachen, während deren eine einmonatige Kündigungsfrist besteht.[106] Die Lotsenaspiranten beim Jadekommando werden mittels Vertrags auf dreimonatige Kündigung angenommen.[107]

a) Im Dienste zahlreicher Kommunalverbände dagegen stehen Lotsen nicht nur als Anwärter, sondern auch als Vollotsen in privatrechtlichem kündbaren Dienstverhältnis. Die Bindung dieser Lotsen an ihren städtischen Arbeitgeber ist dadurch keine geringere als die bei den Beamten, wenn man von der Möglichkeit der Kündigung absieht.

a) Neben den öffentlichen Korporationen als Arbeitgeber stehen aber auch Private als solche den Lotsen gegenüber. Entweder handelt es sich hierbei um Gesellschaften, die Lotsen fest anstellen und in fremdem Interesse denjenigen zur Verfügung stellen, die um eine Lotsung nachsuchen, oder die Interessenten selbst haben Lotsen fest in ihren Dienst genommen.

Der erste Fall liegt insbesondere vor bei der Ems-Lotsengesellschaft in Emden. Diese alte Gesellschaft, der durch Bekanntmachung des Hannoverschen Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 24. April 1865 die Handhabung des Lotswesens auf der Ems und Leda erneut übertragen wurde, bildet jetzt eine Aktiengesellschaft, deren Kapital 45 000 M. beträgt, und die eine Dividende von 4 % gewährleistet, aber auch nie eine höhere ausschüttet. Der Vorstand besteht aus drei Mitgliedern der Handelskammer für Ost-Friesland und Papenburg und dem Lotsenkommandeur, welcher preußischer Staatsbeamter ist. Diese Gesellschaft hat eigene Betriebsmittel (Lotsenschuner, Lotsendampfer, Lotsenstationen), die sie teils aus eigenen Geldern, teils aus Zuschüssen der Regierung erwörben hat. Die Lotsen sind besoldet und sind vierteljährlich kündbar.[108] Die Regelung gerade der Lotsenverhältnisse auf der Ems scheint zu zeigen, daß private Gesellschaften als Arbeitgeber von Lotsen unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr recht denkbar sind. Näheres hierüber vgl. unten S. 83, Anm. 285, 287.

106. § 9, Abs. 2 der Vorschriften über Annahme pp. des Lotsenpersonals für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, abgedruckt bei Purlitz, S. 103.

107. § 2 der Anlage 2 zur Dienstanweisung für das Lotsenkommando an der Jade, abgedruckt bei Purlitz, S. 24.

108. Vor dem Kriege erhielten die Seelotsen, der bestbezahlte Teil, etwa 2500 M. jährlich. Nachdem die Lotsen während des Kriegs zum größten Teil in den Dienst der Marine getreten waren, erhielten die Seelotsen nach ihrer Entlassung aus dem Marinedienst im Juli 1919 ein Gehalt von 365 M. monatlich.

Für diejenigen Lotsen, die im Dienste von Interessenten, insbesondere der Kaufmannschaft der Hafenstädte stehen, hat sich an der Elbe der bezeichnende Name „Kontorlotse" erhalten. In Hamburg spielten diese Kontorlotsen eine große Rolle, besonders in der Zeit, als die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt A.-G. die Führung ihrer neuen großen Dampfer nicht den Elblotsen allein anvertrauen wollte, sondern diesen einen im Dienste der Gesellschaft befindlichen Lotsen zur Seite stellte. Später ist diese Einrichtung zurückgegangen, vor dem Kriege durch die Gewinnung reicherer Erfahrungen auf Seiten der Elblotsen, in der jüngsten Zeit durch Verringerung der Schiffahrt. Auch in Elbing befand sich noch ein von der dortigen Kaufmannschaft angestellter Lotse. Auf betreiben der organisierten Lotsen findet jedoch heute die Beschäftigung von Kontorlotsen nicht mehr statt.

III.

Konzessionierte gewerbetreibende Lotsen.

1. Rechtliche Stellung des konzessionierten Lotsen.

Die historisch ältere und rechtlich interessantere Form des Verhältnisses, in dem der Lotse zur Staatsgewalt steht, ist die des konzessionierten gewerbetreibenden Lotsen. Der Lotsenberuf ist ein solcher, dem infolge seiner Bedeutung für das allgemeine Wohl und infolge der Wichtigkeit der ihm anvertrauten Interessen einer staatlichen Aufsicht wohl bedarf. Das Publikum, das mit Lotsen zu tun hat und auf sie angewiesen ist, kann mit Recht verlangen, daß der Staat Einrichtungen trifft, durch die die Wahrung öffentlicher Interessen mit Sicherheit gewährleistet wird. Dies ist der rechtspolitische Grund, aus dem heraus die Staaten von jeher die Konzessionierung von Lotsen vorgenommen haben, und aus dem die Gewerbeordnung in § 34 diese Befugnis den Ländern ausdrücklich vorbehalten hat. Durch die Konzessionierung werden die Lotsen zwar nicht Beamte.[109] Gleichwohl ist ihr Verhältnis zum Staat rechtlich bestimmbar. Der Lotse steht auf einer Stufe mit zahlreichen anderen Privatpersonen, „die, ohne Beamte zu sein, und ohne ein Amt zu haben, kraft eines besonderen Rechtsverhältnisses des öffentlichen Rechts dem Staate oder einem Selbstverwaltungskörper für die Ausübung ihres Berufes verantwortlich sind." Diese Begriffsbestimmung, die Triepel[110] dem von ihm geschaffenen Begriff der „Halbbeamten" gibt, trifft auch für das Lotsengewerbe zu. Triepel unterscheidet dabei An-

109. So auch Entsch. des Reichsfinanzhofes vom 12. 5. 20. II A 38/20, abgedruckt in Neue Steuerrundschau 1920, 204.

110. Triepel S. 66, VIII, S. 68 ff.

gehörige freier Berufe, die dem Staat für ihre Amtsausübung verantwortlich sind (z. B. Rechtsanwälte, Aerzte, Privatdozenten) und öffentlich angestellte Gewerbetreibende. Zu diesen letzten zählt er u. a. die in § 36 der Gewerbeordnung erwähnten Gewerbe der Feldmesser, Aktionatoren, Bücherrevisoren, aber auch Kursmakler usw. Wenngleich er die Lotsen nicht anführt, so ist dennoch unter den Halbbeamten der Platz, auf den die Rechtswissenschaft die konzessionierten, gewerbetreibenden Lotsen zu stellen hat.

Die rechtliche Stellung der konzessionierten gewerbetreibenden Lotsen ist aber nur unter Berücksichtigung ihrer geschichtlichen Entwicklung zu verstehen. Der Fall, daß Lotsen als Einzelne um die Konzession einkommen, ist, im Gegensatz zu den meisten anderen Berufen der Halbbeamten, der seltenere. Die wesentliche Rolle spielt vielmehr fast stets die Zusammenfassung der Lotsen in Verbänden (Brüderschaften, Gesellschaften). Ueberwiegend werden nur diejenigen Lotsen konzessioniert, die einer solchen Gesellschaft angehören, und andererseits ist für vollwertige Mitglieder dieser Gesellschaften vielfach die Konzessionierung als Lotse Voraussetzung für die Ausübung der Mitgliederrechte.

Nicht berührt wird ferner die Ungebundenheit des konzessionierten Lotsen durch Abschluß von Verträgen zwischen ihm und einer öffentlichrechtlichen Korporation. Das kennzeichnende Beispiel hierfür sind die Cuxhavener „Staatslotsen." Diese sind ganz im Gegensatz zu ihrem Namen keine staatlich angestellten Lotsen, sondern freie Gewerbetreibende. Es besteht aber eine Vereinbarung zwischen ihnen und dem Hamburgischen Staat, wonach dieser die Lotsschuner und Lotsdampfer stellt, dafür einmal 40 v. H. des eingehenden Lotsgeldes ausgezahlt bekommt, dann aber noch 1 v. H. dafür erhält, daß die Verrechnung und Verteilung der Lotsgelder unter die einzelnen Lotsen und an den Staat durch den städtischen Marineinspektor erfolgt.[111] [112]

Diese Ansicht über die Rechtsstellung der Cuxhavener Lotsen ist nicht unbestritten. Der Hamburgische Staat selbst hat sich auf den Standpunkt gestellt, die Cuxhavener Staatslotsen seien staatliche Angestellte, deren Bezahlung nur nicht in festem Gehalt, sondern in ihrem Anteile am Lotsgelde bestehe. Das Land-

111. Brinckmann I, S. 10 ff.

112. Heute vermietet der Hamburger Staat der Cuxhavener Lotsenschaft die Lotsenschuner gegen eine monatliche Vergütung von M. 2000,—, vom 15. 7. 20 ab von M. 3000,—. Die Lotsenschaft rüstet die Schuner aus, bezahlt die Matrosen, führt einen Teil der Lotsengeldeinnahmen an den Staat ab, einen Teil dem schiffsführenden Lotsen, den Rest der Kasse der Lotsenschaft.

gericht Hamburg hat in einem Urteil vom 21. 11. 1913 in Sachen H. gegen Hamburgischen Staat — Z. VII 310/12 — sich auf den hier vertretenen Standpunkt gestellt; in jenem Rechtsstreite hatte der Kläger, ein früherer Lotse, die grundsätzliche Frage zur Entscheidung gebracht, ob der Hamburgische Staat verpflichtet sei, den Cuxhavener Staatslosen Abrechnung über die Lootsgelder zu erteilen. Das Landgericht Hamburg hat dieser Klage stattgegeben. Auf die Berufung des Hamburgischen Staates hatte zwar das Hanseatische Oberlandesgericht durch Urteil vom 20. 5. 1914 — I. 457/13 — die Klage abgewiesen, aber ohne sachliche Entscheidung lediglich aus dem formalen Grunde, weil der Kläger auf sein Abrechnungsrecht verzichtet habe. Die Frage nach der Rechtsstellung der Cuxhavener Staatslotsen zum Hamburgischen Staat ist aber auch vom Hanseatischen Oberlandesgericht im Urteil vom 22. 2. 1906 — H. VI. 512/05 — in dem hier vertretenen Sinne entschieden worden.

Ein weiteres Beispiel sind die Flußlotsen, die die Lotsungen zwischen Bremerhaven und Bremen vornehmen. Während die Seelotsen auf der Weser, die den Dienst zwischen Bremerhaven und der See versehen, privaten Lotsengesellschaften angehören, bilden die Flußlotsen auf Grund einer Verordnung des Bremer Senats betreffend das Lotsenwesen auf der Weser von der Stadt Bremen bis nach Bremerhaven . . . vom 4. 7. 1894 eine staatliche Gesellschaft mit den Rechten einer juristischen Person. Diese Lotsen könnte man fast als Beamte der Freien Hansastadt Bremen ansehen, wenn man lediglich ihre Anstellungsurkunde zu Grunde legt. Anstellungsbehörde ist „die Behörde für das Lotsenwesen." Sie unterzieht den Anwärter einer Prüfung und ernennt ihn dann unter gleichzeitiger Beeidigung auf das Zollinteresse zum Bremischen Flußlotsen. Diese „Ernennung" bezeichnet die Behörde für das Lotswesen als „Anstellungsverfügung." Man könnte, wie bereits gesagt, daraus schließen, daß durch diese Ernennungsurkunde ein Beamtenverhältnis zwischen dem Lotsen und dem Staate Bremen geschaffen worden wäre. Tatsächlich aber kann von einer „Anstellung" im eigentlichen Sinne nicht die Rede sein. Eine Anstellung setzt regelmäßig auch eine Besoldung durch den Arbeitgeber voraus. Der Staat Bremen zahlt aber den Lotsen keine Besoldung, sondern der Lotse wird für seine Tätigkeit nach einer Lotsentaxe entlohnt, die im übrigen die oben erwähnte staatliche Gesellschaft festsetzt. Zwar heißt es im § 8 der Verordnung von 1894, daß den Lotsen von der Behörde für das Lotswesen ein Jahresgehalt festgesetzt wird und, daß dies in monatlichen Raten aus der Lotsenkasse ausgezahlt wird. Das ist aber nicht als Entlohnung durch den Staat anzusprechen, vielmehr ist hier Arbeitgeber des Lotsen dieser durch die staatliche Gesellschaft selbst und läßt sich das, was er all-

jährlich verdient hat, in monatlichen Raten aus der Lotsenkasse auszahlen. Das Gehalt zahlt nicht die Bremer Behörde für das Lotswesen aus dem Staatssäckel, sondern, will man sich genau ausdrücken, so muß man sagen, daß die Lotsenbehörde sich in unzuständiger Weise um die Zahlung der Entlohnung der Lotsen kümmert, unzuständig, weil sie selbst nicht im geringsten durch die Zahlung berührt wird. Der Haushaltsplan des Bremer Staates enthält keinen Lotsenbesoldungsposten. Demnach ist der Bremer Staat zwar Auftraggeber, Entlohner aber bleibt mittelbar der Lotse selbst.

Vergegenwärtigt man sich nun die eigentliche Tätigkeit des Lotsen, so kann man ihn wohl unbedenklich als Gewerbetreibenden ansprechen. Der Beitritt bezw. die Aufnahme in die Gesellschaft einerseits, sowie die „Anstellungsverfügung" andererseits bedeuten die feierliche Verpflichtung des Gewerbetreibenden der Obrigkeit gegenüber, die Berufspflichten, wie sie einzeln im § 7 der staatlichen Verordnung von 1894 festgelegt sind, gewissenhaft zu erfüllen. Es wird dadurch ein neues besonderes Rechtsverhältnis zwischen Gemeinwesen und dem Lotsen geschaffen, vermöge dessen dieser auch dem Staate oder der Gemeinde für die getreue Ausübung seines Berufes verantwortlich wird.[113]

Betrachtet man die Pflichten der Lotsen, wie sie die Dienstanweisung für die Bremischen Flußlotsen vom 13. August 1919 und die Verordnung betreffend das Lotswesen auf der Weser von der Stadt Bremen bis Bremerhaven von 1894 vorschreiben, so findet man viele Momente, die dem Lotsen gewissermaßen die Stellung eines Beamten zuweisen. So haben die Lotsen Residenzpflicht, sie müssen sich im Ort ihres Dienstes aufhalten, sie dürfen ihn nicht verlassen, wenn sie nicht Urlaub von ihrem Vorgesetzten, dem Hafenmeister, erbeten haben. Sie müssen sich bei jedem Dienst ab- und anmelden. Sie haben allen dienstlichen Anordnungen der Vorgesetzten zu gehorchen und haben namentlich den Dienst an Bord desjenigen Schiffes zu übernehmen, das jene ihnen bezeichnen. Alle diese Umstände machen den Lotsen indes nicht zum Beamten. Es fehlt das wesentliche Moment, daß seine Tätigkeit obrigkeitliche Funktionen darstellt.[114] Der Lotsenberuf ist hier ein Gewerbe und kein Amt,[115] nur übt der Lotse dieses Gewerbe unter staatlicher Aufsicht aus. Von einem freien Gewerbe kann man jedoch nicht reden, da der Verdienst des Lotsen nicht ihm selbst zufließt, sondern in die Kasse der mehrfach genannten staatlichen Gesellschaft, die sonderbarerweise aber

113. Vgl. Triepel S. 63.

114. Vgl. Stier-Somlo, Handbuch I, S. 122 B a in Verbindung mit Seite 259, Abs. 2.

115. Anders beim Zwangslotsen s. S. 61.

ihm nach § 6 der erwähnten Verordnung von 1894 an ihrem Vermögen keinerlei Anteilsrechte gewährt.

Demgemäß kommt man zu dem Ergebnis, daß es sich bei den Bremischen Flußlotsen um Halbbeamte handelt.[116]

Abgesehen von diesen allgemeinen Gesichtspunkten über die rechtliche Natur des konzessionierten gewerbetreibenden Lotsen werden sich weitere bei der Besprechung der Einzelheiten der Konzession, der Staatsaufsicht und der besonderen Pflichten des Lotsen ergeben.

2. Gebiet des Konzessionsrechts.

In Preußen ist eine besondere Genehmigung zum Betriebe des Lotsengewerbes in den Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover erforderlich. „„In der Provinz Schleswig-Holstein gründet sich dieses Erfordernis für Lotsen auf der Unterelbe (von Altona abwärts) auf ein zufolge des landesherrlichen Reskriptes vom 18. Februar 1785 erlassenes Plakat der Regierung im Herzogtum Holstein zu Glückstadt, betreffend das pilozieren auf der Elbe, vom 9. Juni 1785 (Chronolog. Sammlung S. 66), für die übrigen Lotsen auf ein schon unter der früheren Landesregierung in anerkannter Wirksamkeit gewesenes und darin bis heute verbliebenes festes Herkommen.

In der Provinz Hannover sind in dieser Beziehung maßgebend: für die Lotsen auf der Unterelbe (von Harburg abwärts) die von der vormaligen kurfürstlichen Regierung zu Stade mehrfach, zuletzt unterm 13. März 1796 erlassene und unterm 16. Oktober 1815 von der damaligen provisorischen Regierungskommission zu Stade nochmals veröffentlichte Bekanntmachung, für die Lotsen auf der Außenweser (unterhalb der Geeste-Mündung) die durch die erstgenannte Regierung unterm 10. Juli 1795 verfügte Bestätigung der bisherigen Privatlotsengesellschaften am rechten Weserufer, für die Lotsen auf der Ems die auf Grund des § 9 des Hannoverschen Gesetzes vom 10. Juni 1860 (Hannov. GS. I. S. 107) zu demselben erlassenen Ausführungsbekanntmachungen des vormaligen Hannoverschen Finanzministeriums vom 12. Juni 1860 und 24. April 1865 (daselbst S. 114 bezw. 87).

Die Zulassung der vorgenannten Lotsen, die überall nur nach Maßgabe des Bedarfs erfolgt, ist durch befriedigende Ablegung der für die verschiedenen Lotsenstationen verschieden geregelten Lotsenprüfung bedingt. Sie steht in Schleswig-Holstein dem Regierungspräsidenten in Schleswig zu, in Hannover für die Lotsen auf der Elbstrecke zwischen Harburg und Neumühlen (sog. Harburger Hafenlotsen) dem Regierungspräsidenten zu Lüne-

116. S. oben S. 40, Anm. 110.

burg, für die übrigen Elb- und Weserlotsen dem Regierungspräsidenten zu Stade, für die Emslotsen, für die der Regierungspräsident zu Aurich das Prüfungszeugnis ausfertigt, der „Ems-Lots-Gesellschaft“ zu Emden.““

Mit den vorstehend zitierten Worten gibt die preußische Ausführungsanweisung zur Gewerbeordnung für das Deutsche Reich vom 1. Mai 1904 unter Ziffer 42 b eine Zusammenstellung der Fälle, in denen in Preußen Lotsen konzessioniert sind. Für das Gebiet von Hamburg kommen hinzu die Cuxhavener Staatslotsen und die vereinigten Elblotsen-Korporationen; der Staat Bremen hat die Lotsen der Bremischen Seelotsen-Gesellschaft, Oldenburg die der Oldenburgischen Weserlotsen-Gesellschaft konzessioniert.

3. Voraussetzungen für die Konzession.

Die Konzession stellt einen konstitutiven Verwaltungsakt dar,[117] die Erteilung einer gewerbepolizeilichen Genehmigung.[118] Die durch §§ 31, 34 Gew.O. eingeschränkte Gewerbefreiheit wird dadurch in gewissen Grenzen wieder hergestellt.[119 120]

Voraussetzung für die Konzession ist vielfach ein Lebensalter innerhalb gewisser Grenzen, ferner fast stets praktische Erfahrung und die Ablegung einer Prüfung. Hierzu tritt als selbstverständlich das Erfordernis körperlicher Eignung, wozu auch Farbenunterscheidungsvermögen[121] gehört.

a) Eine Altersgrenze kennt schon die Hamburgische Pilotageordnung von 1656, indem sie verordnet, es solle „keiner zu der Pilotage admittiert oder ordonniret werden, als allein verständige Manns-Personen über 25 und unter 60 Jahren alt“ (Art 2.). Dieses Erfordernis, das schon holländischen Lotsenordnungen entnommen war,[123] wurde bei der Revision der Pilotageordnung vom Jahre 1747 derart geändert, daß als Höchstgrenze 55 Jahre festgelegt wurden.[124] In neueren Lotsenordnungen ist dagegen

117. Sassen, S. 289.

118. Stoerck, S. 211.

119. Sassen, S. 290.

120. Stier-Somlo, Entwicklung, S. 11, betont mit Recht, daß der Befähigungsnachweis dem Grundsatz der Gewerbefreiheit widerspricht. Aber die Kehrseite dieses Satzes ist eben die, daß er auch die Gewerbefreiheit auf eingeschränkten Gebieten in gewissem Umfange wiederherstellt.

121. Vgl. Bekanntmachung des Reichskanzlers betreffend den Nachweis der Befähigung pp. vom 11. Juni 1891 (RGBl. S. 348) und Stoerck, S. 212.

122. Ferber, Lotsenordnungen, S. 6.

123. Ferber, a. a. O.

124. Ferber, a. a. O., S. 21.

das Erfordernis eines bestimmten Lebensalters vielfach fallen gelassen worden. Offenbar wird es für ausreichend erachtet, wenn durch die Prüfung nachgewiesen wird, daß der Lotse die zur Ausübung seines Berufes erforderlichen körperlichen Fähigkeiten besitzt. Eine Ausnahme bilden die sehr scharfen Bestimmungen der Satzungen für die Hannoversche Elblotsen-Brüderschaft zu Grünendeich vom 6. Januar 1903,[125] nach der (§ 3) Prüflinge das 24. Lebensjahr vollendet haben müssen und nicht über 36 Jahre alt sein dürfen.

b) Auch das Erfordernis einer mehrjährigen Fahrzeit, die der Lotsenprüfung vorhergehen muß, taucht bereits in den holländischen Lotsenordnungen und damit in der Hamburgischen Pilotageordnung von 1656[126] auf: Art. 2 fordert eine 4—6jährige Fahrzeit. In neueren Lotsenordnungen ist es entweder ausdrücklich ausgesprochen[127] oder wenigstens mittelbar dadurch vorgeschrieben, daß die Genehmigung nur an geprüfte Anwärter erteilt wird, die das Befähigungszeugnis als Schiffer auf großer Fahrt[128] besitzen. In manchen Fällen wird verlangt, daß der Lotse auch nach bestandener Prüfung noch eine gewisse Einübungszeit durchgemacht hat, ehe er die Genehmigung erhält.[129]

c) Die Prüfung wurde nach der Hamburgischen Pilotageordnung von 1656 (Art. 1) vor den „Alten und Ober-Alten der Schifferey und der Admiralität" abgelegt,[130] seit 1826 vor dem Lotsinspektor und zwei Lotskapitänen unter Vorsitz des Amtmanns. In der Neuzeit besteht die Prüfungskommission für die Elbstrecke von Hamburg bis zum Kanal aus dem Marineinspektor und einem Böschlotsen, für die untere Elbstrecke aus dem Lotsenkommandeur, (jetzt „Marinedirektor") und zwei Lotskapitänen.[131] Für die Weser setzt sich die Prüfungskommission aus einem Staatsbeamten (Amtsvorsteher, Landrat) als Vorsitzendem, einem oder zwei Lotsenkommandeuren und zwei Hafenmeistern zusammen, zu denen bei der Preußischen Seelotsengesellschaft

125. Abgedruckt bei Purlitz, S. 71.

126. Ferber, a. a. O. S. 6.

127. So fordern die drei Weserlotsenordnungen (Purlitz, S. 44, 55, 58) Zurücklegung einer mindesstens 36-monatigen Dienstzeit als Lehrling auf Fahrzeugen einer der Weser-Lotsengesellschaften (§ 5).

128. So § 3 der Lotsenordnung für die Unterelbe vom 31. 3. 20.

129. Die in Anm. 128 erwähnte Lotsenordnung fordert den Nachweis, daß die geprüften Anwärter „eine 3-monatige Einübungs-(Anwärter)-Zeit, während welcher sie von den Lotsenälterleuten (Vorsitzenden) älteren Lotsen, bei deren Reisen auf Schiffen verschiedener Art und Größe mindestens zweimal in der Woche beigegeben worden sind, mit Erfolg zurückgelegt haben".

130. Ferber, Lotsenordnungen, S. 6.

131. Brinckmann, S. 17.

und der Bremischen Seelotsengesellschaft noch ein Inspektor der Seeversicherungsgesellschaften an der Weser als Beisitzer tritt; andere Schiffskundige können zu der Prüfung hinzugezogen werden. Eine Mitwirkung der im praktischen Dienst tätigen Lotsen ist also nur in das Ermessen der Prüfungskommission[132] gestellt.

d) Zwischen Prüfung und Ernennung liegt alsdann die Vereidigung des Lotsen. Der Eid wird in der Regel vor dem Vertreter der staatlichen Aufsichtsbehörde geleistet.[133] Die Beeidigung ist nicht etwa nach der Richtung von Bedeutung, daß man daraus auf eine Stellung der Lotsen als Beamte oder als Inhaber eines Amtes Rückschlüsse ziehen könnte. Vielmehr sind gerade die Halbbeamten, zu denen nach diesseitiger Ansicht die Lotsen zu rechnen sind,[134] sogar nach gesetzlichen Bestimmungen vielfach zu vereidigen. Der Eid besagt hier nur, daß sie im Interesse der Oeffentlichkeit ihre Berufspflichten in einer diesem Interesse entsprechenden Form zu erfüllen sich verpflichten.

e) Der Eidesleistung folgt in den meisten Fällen die „Ernennung"[135] oder „Anstellung"[136] oder „Zulassung".[137] Eine sachliche Abgrenzung zwischen diesen drei Begriffen zu konstruieren, erscheint nicht angebracht. Vielfach erklärt es sich historisch, daß die Genehmigung zur Ausübung des Lotsengewerbes in der Weise erfolgt, daß der Betreffende zum Lotsen „ernannt" wird; dies ist z. B. der ständige Ausdruck bei den drei Seelotsengesellschaften auf der Unterweser. Allerdings finden sich auch hierbei Variationen. Bei den Preußischen Weser-Lotsen erfolgt die Ernennung, „nachdem der bisherige Lotsenlehrling X.Y. zum Mitglied der Geestemünder Lotsengesellschaft ausersehen und in Vorschlag gebracht worden ist." Bei den Oldenburgischen Weser-Lotsen wird man Lotse gerade durch die Ernennung zum Mitglied der Oldenburger Weser-Lotsengesellschaft, während in den Anstellungsurkunden der Bremischen Seelotsen von einem Zusam-

132. Anders noch in der Stiftungsurkunde der Geestendorfer Lotsengesellschaft vom 10. 7. 1795, nach deren Ziff. 3 das Examen vor dem Oberlotsen und 2 ältesten Lotsen der Gesellschaft abzulegen war.

133. So gemäß den Satzungen der Hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich (Purlitz, S. 71) vor dem Landrat zu Jork.

134. Vgl. oben S. 41 und Triepel S. 63, 66 ff.

135. So bei den Lotsengesellschaften auf der Unterweser: Purlitz, S. 43, 55, 57.

136. So bei der Ems-Lotsengesellschaft.

137. So in den preußischen Provinzen vgl. z. B. Reglement für die Lotsenstation Bülk-Laboe § 2 (Purlitz, S. 118).

138. Purlitz, S. 78.

139. Purlitz, S. 80.

menhang mit der Bremischen Seelotsengesellschaft nicht die Rede ist.

Keine scharfe Trennung besteht zwischen „Ernennung" und „Zulassung". Den letzten Ausdruck gebrauchen z. B. die „Bestimmungen über die Zulassung als Lotse auf der Eider oberhalb Tönning" vom 30. November 1889[138] und die entsprechenden Vorschriften für die untere Eider,[139] während tatsächlich in den Urkunden hierüber auch von Ernennung die Rede ist. Im übrigen aber ist der Ausdruck „Zulassung" die technische Bezeichnung für den Zustand in den preußischen Provinzen.[140]

Eine „Anstellung" kennt die Ems-Lotsengesellschaft, ohne aber mit dieser Bezeichnung einen festen Wortsinn zu verbinden, da die Urkunde, in welcher dem Lotsen bescheinigt wird, daß er „angestellt" worden ist, die Ueberschrift „Zulassungsurkunde" trägt. Umgekehrt ist es bei den Bremer Flußlotsen, die in einer „Anstellungsverfügung", zu Flußlotsen „ernannt" werden, ohne daß eine eigentliche Anstellung erfolgt.[141]

Während also in der Regel die angeführten Bezeichnungen fast durchweg wahlweise gebraucht werden, ist in ihrer Begriffsbestimmung klarer die moderne „Lotsenordnung für die Unterelbe" vom 31. März 1920. Diese unterscheidet scharf:

1. Voraussetzungen der Genehmigung (Schifferpatent, Arztzeugnis, Lotsenprüfung, Einübungszeit, Mitgliedschaft bei einer Elb-Lotsengesellschaft);
2. Genehmigung;
3. Ernennung.

Die Genehmigung[142] wird in Preußen durch die Regierungspräsidenten, in Hamburg durch den Präses der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe erteilt. Die Genehmigung ist nur Voraussetzung für die spätere Ernennung zum Lotsen, die ihrerseits von der Bedürfnisfrage abhängt.[143]

Zu erörtern bleibt noch der Zusammenhang zwischen der Ernennung, Zulassung oder Anstellung und der Mitgliedschaft bei einer Lotsengesellschaft. Auch hier erklärt sich durch die histo-

140. Preußische Ausführungsanweisung zur Gew.-Ordnung v. 1. 5. 1904 Ziff. 42 b, Abs. 4.

141. Vgl. oben S. 42 und 43.

142. Sie kann rechtswirksam nie stillschweigend (durch Duldung), sondern muß stets ausdrücklich erteilt werden: Perels 1901, Anm. 3 zu § 147 Gew.O.

143. Einfacher ist die Regelung bei den Elblotsen in Sachsen, wo Anmeldung beim Elbstromamt unter Nachweis des Schifferpatents, dreijähriger Fahrzeit auf der Elbe und Kenntnis der Stromstrecken genügt, auf Grund deren ein Ausweis ausgehändigt wird und Eintragung in ein besonderes Verzeichnis erfolgt, S. 133.

rische Entwicklung an der Nordsee, daß beides in engem Zusammenhang steht. Das Verhältnis ist allerdings ein verschiedenes. Bereits oben war betont, daß z. B. an der Unterweser eine Verschiedenheit dadurch besteht, daß der Ernennung in Preußen ein Vorschlag zum Mitglied der Lotsengesellschaft vorhergehen muß, während in Oldenburg unmittelbar eine Ernennung zum Mitglied der Oldenburger Weser-Lotsengesellschaft erfolgt. Daß an der Ems die Mitgliedschaft zur Ems-Lotsengesellschaft Voraussetzung für die Konzession ist, ergibt sich daraus, daß die Lotsen Angestellte dieser privilegierten Aktiengesellschaft sind.[144] An der Unterelbe wird die Genehmigung nur erteilt, wenn die Bewerber Mitglieder einer der zuständigen Elb-Lotsenbrüderschaft werden,[145] bei eintretender Vakanz erfolgt dann ihre Ernennung „zum Lotsen der ..... Lotsenbrüderschaft".

f) Die letzte Formalität, die bei der Erteilung der Konzession noch in Frage kommt, ist die Aushändigung des Patents (Zulassungsurkunde, Bestallung). Diese ist fast durchweg nur eine Bestätigung der bereits vorher erteilten Konzession.[146] Eine Ausnahme macht die Satzung der Hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich,[147] die ausdrücklich erklärt, daß die Mitgliedschaft der Brüderschaft durch Aushändigung der Bestallung (und des Lotsenschildes) erworben wird.[148] Während also die Aushändigung im ersten Falle lediglich deklaratorischen Charakter hat, ist an die Uebergabe der Urkunde im letzten Falle konstitutive Wirkung geknüpft.

4. Dauer der Konzession.

Eine bestimmte Dauer für die Konzession als Lotse ist von vornherein nirgends festgelegt. Für die Beendigung der Lotsentätigkeit ist zweierlei zu unterscheiden:

a) Ist die Genehmigung zum Betriebe des Lotsengewerbes erteilt, so kann sie nur unter den Voraussetzungen des § 53 der Gewerbeordnung entzogen werden, d. h. wenn

aa) die Unrichtigkeit der Nachweis dargetan wird, auf Grund deren die Konzession erteilt worden ist, oder

bb) dem Lotsen die bürgerlichen Ehrenrechte aberkannt werden oder

144. Vgl. oben S. 39.

145. Lotsenordnung für die Unterelbe vom 21. 3. 1920, § 3, Ziff. 5.

146. So bei den Lotsen auf der Unterweser (Bremische, Preußische, Oldenburgische Lotsenordnung § 5) und Schlei (Reglement § 2). Abgedruckt bei Purlitz, S. 44, 55, 58, 112.

147. Purlitz, S. 71.

148. Vgl. oben S. 22.

cc) aus Handlungen oder Unterlassungen des Lotsen der Mangel derjenigen Eigenschaften, die bei der Erteilung der Konzession vorschriftsmäßig vorausgesetzt werden mußten, klar erhellt.

Hier kann gemäß § 26 des Gesetzes betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877[149] die Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Seemannberufes durch das Seeamt mittelbar auch die Entziehung der Genehmigung der Lotsentätigkeit nach sich ziehen, dann nämlich, wenn Voraussetzung des Lotsengewerbes auch die Schiffer- oder Steuermannsprüfung ist.

b) Im übrigen kann die Möglichkeit zur Ausübung des Lotsenberufs auch auf folgende Weise enden:

Dort, wo Voraussetzung, der Konzession die Mitgliedschaft bei einer Lotsengesellschaft ist, endet mit dem Aufhören dieser Mitgliedschaft auch die Möglichkeit der Ausübung des Lotsenberufs. Um im öffentlichen Interesse jederzeit die erforderliche Zahl von Lotsen zur Verfügung zu haben und nicht durch plötzliche Massenaustritte die Schiffahrt gefährdet zu sehen, wird dieser Austritt in der Regel von einer (meistens dreimonatigen) Kündigung abhängig gemacht. Nach den Satzungen der Oldenburgischen Weser-Lotsengesellschaft,[149] die übrigens eine 6monatige Kündigungsfrist vorsehen, unterliegt der Austritt äußerdem noch der Genehmigung des Staatsministeriums.

Die Wirkung eines derartigen Austritts ist aber eine wesentlich andere als bei der Entziehung der Konzession. Der Austritt aus der Lotsengesellschaft bedeutet, daß eine der Voraussetzungen, die zum Betriebe des Lotsengewerbes erforderlich sind, weggefallen ist und daß, solange dieser Fortfall dauert, damit die Ausübung des Gewerbes verhindert ist. Da aber die übrigen Voraussetzungen fortbestehen, hat ein späterer Wiedereintritt in die Lotsengesellschaft ohne weiteres das Wiederaufleben der früheren Genehmigung zur Folge. Ob alsdann tatsächlich noch alle die Voraussetzungen vorliegen, deren Vorhandensein bei Erteilung der Konzession angenommen wurde (insbesondere z. B. körperliche Rüstigkeit), wird allerdings die staatliche Aufsichtsbehörde in solchen Fällen besonders scharf nachzuprüfen haben. Soweit der Austritt aus einer Lotsengesellschaft auch noch andere mit der Genehmigung verbundene Erfordernisse beseitigt (z. B. die Befugnis, ein Lotsenschild zu tragen), müssen allerdings auch diese Voraussetzungen späterhin wieder gegeben sein; der Lotse, der erneut auf die Konzession Anspruch macht, muß die Wiederaushändigung des Lotsenschildes nachsuchen. Da dieses meistens an den Vertreter der staatlichen Aufsichtsbehörde zurückzugeben

149. § 17, Purlitz, S. 59.

ist,[150] hat dieser es dadurch in der Hand, durch Verweigerung das Aufleben der Konzession zu verhindern.

Eine eigenartige Form der Endigung des Lotsengewerbes kennt die Satzung für die Hannoversche Elblotsenbrüderschaft zu Grünendeich,[151] deren § 5 bestimmt, daß die Lotsen ihren Wohnsitz in einer bestimmten Gegend haben müssen, und fährt dann fort:

„Sobald die Lotsen diese Vorschrift übertreten, hören sie auf, Mitglieder der Hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft zu sein und müssen ihr Patent und das Lotsenschild unverzüglich dem Landrate zu Jork zurückliefern. Sie verlieren damit das Recht, auf der Elbe unterhalb Hamburgs bis zur See das Lotsengewerbe auszuüben". Die Rechtsgültigkeit dieser Bestimmung ist zweifelhaft. Die Gewerbeordnung kennt bei den Berufen des § 34, zu denen das Lotsengewerbe rechnet, nur eine Zurücknahme (§ 53), nicht aber, wie in den Fällen der §§ 49 und 50, ein Erlöschen der Konzession oder Genehmigung. Damit der Lotse die Fähigkeit zur Ausübung des Lotsenberufs verliert, muß also eine ausdrückliche Zurücknahmeverfügung, die im Verwaltungsstreitverfahren angefochten werden kan, ergehen. Ein stillschweigender Verlust der Befugnis ist nicht möglich und wäre auch hier, wo es sich nur um die Verletzung einer verhältnismäßig unwichtigen Pflicht, der Residenzpflicht, handelt, sachlich im höchsten Grade ungerecht. Die Bestimmung ließe sich also nur dann als gültig aufrecht erhalten, wenn man sie dahin auffäßte, daß die Verlegung des Wohnsitzes an eine nicht genehmigte Stelle dem Landrat zu Jork die Berechtigung gäbe, die Mitgliedschaft des Lotsen bei der Hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft für aufgehoben zu erklären und das Lotsenschild zurückzufordern; damit würde die Genehmigung zur Ausübung der Lotsentätigkeit entzogen sein, da diese nur von Mitgliedern einer der Elb-Lotsenbrüderschaften betrieben werden darf. Diese Auffassung scheitert aber daran, daß in Preußen für die Entziehung der Konzession nicht der Landrat, sondern der Bezirksausschuß zuständig ist,[152] bei dem sogar ein besonderer vom Regierungspräsidenten ernannter Kommissar die Klage auf Zurücknahme der Genehmigung zum Betriebe des Lotsengewerbes zu erheben hat.[153]

Die Dauer der Konzession ist andererseits aber nicht einseitig dem Willen des Lotsen unterworfen. Der Lotse kann nicht einseitig auf die Konzession verzichten. Denn die Konzessionserteilung ist ein Staatsakt und eine streng einseitige rechtsgeschäftliche Verfügung. Durch die Konzessionserteilung erhält

150. Vgl. Seite 30, 31.
151. Purlitz, S. 71.
152. Vgl. Landmann, Anm. 16 zu § 53.
153. Vgl. Preuß. Ausführungsanweisung z. Gew.Ordnung Ziff. 43.

derjenige, dem sie erteilt wurde, kein subjektiv öffentliches Recht; alle Rechtswirkungen treten von selbst ein, ohne daß es einer besonderen Willensbeeinflussung durch den betreffenden Staatsuntertan bedarf. Daraus folgt, daß der Lotse, wie gesagt, auf seine Gewerbebefugnis rechtsgültig nicht Verzicht leisten kann.[154]

5. Staatsaufsicht.

a) Die Behörden, die die Aufsicht über das Lotsengewerbe ausüben, sind in Preußen durchweg die Regierungspräsidenten, in Hamburg und Bremen die Senate, in Oldenburg ist es das Staatsministerium. Eine besondere Stellung nimmt das Lotsenwesen auf der Ems ein, wo die konzessionierte Ems-Lotsengesellschaft das Lotsenwesen verwaltet, aber ihrerseits unter Aufsicht des Regierungspräsidenten steht. Die Regierungspräsidenten bedienen sich zur Handhabung der Aufsicht entweder der Lotsenkommandeure, die durchweg staatliche Beamte sind, oder der mit der Handhabung des Wasserwesens näher befaßten Behörden,[155] z. B. der Wasserbauinspektoren.

b) Die Staatsaufsicht erstreckt sich in erster Linie auf die Regelung der Voraussetzungen für den Betrieb des Lotsengewerbes und auf den Lotsendienst selbst. Zur Verlautbarung der Anordnungen dienen in der Regel Lotsenordnungen und Lotsenreglements. Diese stellen Rechtsverordnungen dar, die von der Polizeibehörde auf Grund gesetzlicher Delegation erlassen werden und damit[156] Gesetzeskraft erlangen. Soweit sie sich mit den Voraussetzungen und der Erteilung der Genehmigung zum Lotsenbetrieb befassen, beruht ihre Rechtmäßigkeit auf § 34 GewO. Im übrigen, namentlich hinsichtlich der Einzelheiten des Lotsenbetriebes und ihrer Wirkung gegen Dritte (Lotsentaxen), bilden die Grundlage der Polizeiverordnungen die allgemeinen Ermächtigungen, wie in Preußen § 10 II 17 ALR.

Im Zusammenhang mit dem Erlaß der Lotsenverordnungen liegt der Behörde die Pflicht ob, für die Innehaltung ihrer Anordnungen Sorge zu tragen. Sie hat also zu überwachen, ob alle Lotsen den vorgeschriebenen Voraussetzungen entsprechen, und hat gegebenenfalls durch Suspension vom Dienst oder durch Einleitung der Klage auf Entziehung der Genehmigung die Fortführung der Berufsausübung derjenigen Lotsen zu verhindern, die den vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht entsprechen.

Die Aufsichtsbehörde hat aber auch weiterhin dafür zu sorgen,

154. Sassen, S. 290.

155. Z. B. auf der Schlei und in der Eckernförder und Neustädter Bucht; Purlitz, S. 112, 115, 124.

156. Rosin, S. 64.

daß der Lotsendienst entsprechend den Lotsenordnungen innegehalten wird. Daraus ergibt sich, daß die Lotsenordnungen als Polizeiverordnungen und zwar als solche der Wasserpolizei, aufzufassen sind. Ihre Uebertretung zieht also die in ihnen vorgeschriebene Strafe nach sich. Tatsächlich enthalten denn auch die meisten Lotsenordnungen Bestimmungen über die Strafbefugnis der Aufsichtsbehörden, die vielfach auf die mit der unmittelbaren Ueberwachung beauftragte Behörde delegiert wird.[157] Bei der eigenartigen Mischung von Selbstverwaltung und Staatsaufsicht, die die Lotsengesellschaften in ihrer heutigen Form in sich vereinigen,[158] finden sich dann so seltsame Bestimmungen, wie die, daß in der vom Regierungspräsidenten erlassenen Satzung für die Elb-Lotsenschaft zu Grünendeich[159] vorgeschrieben wird, die Lotsen müßten der Ruhegehaltskasse für die Elblotsen beitreten. Obwohl die moderne Rechtsauffassung auch der Satzung eines Vereins autonome Wirkung beilegt und obwohl eine Pflicht wie die erwähnte sich nur im Rahmen einer durch freiwilligen Zusammenschluß entstandenen Vereinssatzung denken läßt, ist sie doch hier durch eine staatlich erlassene Satzung festgelegt worden.

6. Sonderpflichten der Lotsen.

Neben den allgemeinen Pflichten, die der Lotsenberuf mit sich bringt und deren Einhaltung von der staatlichen Aufsichtsbehörde auf Grund ihrer allgemeinen Befugnisse überwacht wird, legen einzelne Lotsenordnungen den Lotsen noch Sonderpflichten auf, deren Innehaltung die besonderen örtlichen Verhältnisse fordern.

a) An erster Stelle hierbei steht die Residenzpflicht, d. h. die Pflicht, seinen Wohnsitz an einem bestimmten Ort zu nehmen. Bereits oben[160] war erwähnt worden, daß die Satzungen für die Hannoversche Elb-Lotsenbrüderschaft eine derartige Pflicht kennen und einen Verstoß gegen sie mit dem Untergange der Genehmigung bedrohen. Diese Pflicht geht auf die Uranfänge der Regelung des Lotsenwesens zurück. Bereits 1719 verlangte die Admiralität in Hamburg, daß alle Lotsen, die in Zukunft erwählt würden, in Cuxhaven ihren Wohnsitz nehmen sollten.[161] Auch für die Lotsinspektor bestand eine solche Pflicht gemäß der Instruktion von 1857.[162] Eine solche Pflicht setzen ferner fest

157. Vgl. z. B. Purlitz, S. 114 (Schlei, § 18), 117 (Eckernförde 14), 121 (Bülk-Laboe § 16) u. a. m.

158. Vgl. unten S. 68 f.

159. § 5, Purlitz, S. 72.

160. Seite 51.

161. Ferber, Lotswesen, S. 11.

162. Ferber a. a. O. S. 17 und Anlage VIII a.

die „Dienstvorschriften für den Lotsenkommandeur und das Lotsenkorps des Preußischen Elb-Lotswesens“ vom April 1890, die Lotsenordnungen der drei Lotsengesellschaften an der Weser[163] sowie u. a. die Reglemente für die Schlei,[164] die Eckernförder Bucht[165] und die Trave.[166] Für die Lotsenkommandeure, wie für alle beamteten Lotsen ergibt sich die Residenzpflicht auch ohne Sondervorschrift ohnehin aus der Pflicht, an dem ihnen zugewiesenen Ort Wohnsitz zu nehmen. Aber auch für die freien Lotsen wird es einer Vorschrift, die einen bestimmten Aufenthalt festlegt, in der Regel nicht bedürfen. Die Notwendigkeit, möglichst nahe an der Dienststelle zu wohnen, ergibt sich gerade bei den Lotsen, die jederzeit zur Hand sein müssen, ohne weiteres namentlich aber da, wo eine feste Reihenfolge für den Lotsendienst (Bört)[167] besteht und nicht rechtzeitiges Zurstellesein den Verlust der Bört zur Folge hat.

b) Namentlich an der Ostsee, wo neben den beamteten Lotsen eine größere Anzahl von Lotsen nicht konzessioniert ist und wo insbesondere die alteingesessenen Lotsengesellschaften nicht die Rolle spielen, wie an der Nordsee, hat der Staat einzelne freie Lotsen zur Besetzung von Lotsenstationen verpflichtet und ihnen damit, wenn er sie auch nicht förmlich in seinen Dienst gestellt hat, gleichzeitig die alleinige Berechtigung verliehen, Lotse der betreffenden Station zu sein. Diese Tätigkeit, deren Ausübung zwar nicht als Konzessionierung in dem bisher erwähnten Sinne angesehen werden kann, sondern eher als öffentlichrechtliche Uebertragung einzelner Rechte und Pflichten anzusprechen sein wird,[168] hat dennoch mit der Konzessionierung soviel Aehnlichkeit, daß sie ungezwungen hier besprochen werden kann.[169] Denn das staatliche Aufsichtsrecht erstreckt sich naturgemäß und mit in erster Linie darauf, daß die betreffenden Lotsen ihrer Sonderverpflichtung zur Besetzung der Stationen nachkommen. Die Stationen sind außer mit einem oder mehreren Lotsen vielfach auch noch mit Reservelotsen besetzt. Die Pflicht zur Besetzung

163. Purlitz, S. 43, 55, 57 (§ 1 der betreffenden Lotsenordnungen).

164. Purlitz, S. 113 (§§ 11 und 16 des Reglements).

165. Purlitz, S. 116 (§ 12 des Reglements).

166. Purlitz, S. 129 (§ 2 der Dienstanweisung).

167. S. S. 15, 71, 76, Anm. 274.

168. Nach dem Seeunfallgesetz-Entwurf von 1909 sollten die Lotsenstationen auch zur sofortigen Anzeige von Seeunfällen verpflichtet werden (Sassen, S. 382).

169. Auch die Stationslotsen haben eine Prüfung zu bestehen, einen Eid zu leisten und werden besonders zugelassen, vgl. u. a. „Reglement für die Lotsenstationen Neustadt i. Holstein und Jonathanwiese“, abgedruckt bei Purlitz, S. 124, § 2.

der Stationen nachkommen. Die Stationen sind außer mit einem oder mehreren Lotsen vielfach auch noch mit Reservelotsen besetzt. Die Pflicht zur Besetzung der Stationen schließt ihrer Natur nach die Residenzpflicht und damit die Pflicht, sich bei Entfernungen beurlauben zu lassen, in sich. Der Unterschied in der Rechtsstellung dieser Lotsen und der beamteten Lotsen ergibt sich u. a. daraus, daß der Betrieb des Lotsengewerbes nur als Nebengeschäft gilt. „Die zugelassenen Lotsen können daher nicht beanspruchen, daß die Einnahmen, welche ihnen aus diesem Geschäftsbetriebe zufließen, ausreichen, um ihnen und ihren Angehörigen den vollen Unterhalt zu gewähren, oder daß bei unzureichenden Einnahmen staatliche Unterstützungen bewilligt werden“.[170] [171]

c) Ob und in welchem Umfange die Lotsen für die Beschaffung ihrer Betriebsmittel sorgen, ist ihnen meistens selbst überlassen. Die Lotsenordnungen schenken dieser Frage wenig Aufmerksamkeit, sondern verlassen sich fast durchweg darauf, daß die Lotsen selbst das größte Interesse daran haben, ausreichende und seetüchtige Fahrzeuge und Gerätschaften zu haben. Eine Ausnahme macht das Reglement für die Lotsenstation Eckernförde, das den testen Lotsen ausdrücklich verpflichtet, „aus eigenen Mitteln die für den Dienst erforderlichen Boote anzuschaffen und in einem solchen seetüchtigen Zustande zu unterhalten, daß es möglich ist, zu jeder Zeit einkommende Schiffe zu besetzen.“[172] Anders ist die Regelung der Bootsfrage z. B. zwischen Hamburg und den Cuxhavener Staatslotsen erfolgt.

IV.

Nicht konzessionierte Lotsen.

Neben den beamteten, den auf Privatdienstvertrag angestellten und den konzessionierten gewerbetreibenden Lotsen stehen diejenigen, die entweder einer Konzession nicht bedürfen, oder diejenigen, von denen zwar eine Konzession bestimmungsgemäß verlangt wird, die aber das Gewerbe ohne Erlaubnis betreiben.

Die erste Art von Gewerbetreibenden findet sich an der Ostsee, wo in den Provinzen Pommern, West- und Ostpreußen eine besondere Genehmigung zum Betrieb des Lotsengewerbes ge-

170. Reglement für die Lotsenstationen Neustadt i. Holstein und Jonathanwiese § 2, abgedruckt bei Purlitz S. 124.

171. Die Besetzung von Stationen sehen außerdem u. a. vor die Reglements für die Schlei, die Eckernförder Bucht und Fehmarn (Purlitz, S. 112, 115, 124). Ferner befinden sich auf der Elbe Lotsenstationen in Brunsbüttelkoog und Hamburg, deren Kosten die Lotsen selbst zu tragen haben (Lotsenordnung für die Unterelbe vom 31. 3. 20, § 6.

172. Purlitz S. 115, § 8.

setzlich nicht erforderlich ist.[173] Diese Lotsen sind nur insofern beschränkt, als sie in das Tätigkeitsgebiet, das den beamteten Lotsen jener Gegenden vorbehalten ist, nicht eingreifen dürfen. Tun sie es dennoch, so wird ihre Berufsausübung zu einer unrechtmäßigen und gleicht damit der nunmehr zu besprechenden Art.

Diese zweite Gruppe umfaßt die „wilden Lotsen", die outsiders oder, wie die prägnante Sprache der Elblotsen sie benennt, die „bekannten Männer." Schon die mehrfach erwähnte Mutter unseres Lotsenrechtes die Hamburgische Pilotageordnung von 1650, geht gegen die wilden Lotsen sehr stark vor. Sie beginnt gleich im Artikel 1 damit, daß sich kein Hamburger Bürger oder Untertan, „unterstehen soll" ohne Prüfung und Zulassung Schiffe auf die Elbe zu lotsen, und wiederholt dieses Verbot in Art. 5.[174] Wird in der Hamburgischen Pilotageordnung ein besonderer Grund für das Verbot der outsiders nicht angegeben, so taucht später der zweite in Frage kommende Gedanke auf, nämlich der Schutz der konzessionierten Lotsengesellschaften vor unlauterem Wettbewerb. So wird in der Verordnung der Kurfürstlichen Regierung zu Stade vom 10. Juli 1795, die die Geestendorfer Lotsengesellschaft bestätigt und unter staatlichen Schutz stellt, bestimmt:

„Weshalb denn auch jedem andern diesseitigen Landesunterthanen, welcher kein Mitglied dieser Lootsengesellschaft und als solches mit der erforderlichen Concession von Uns versehen ist, alle und jede Bedienung eines Schiffes als Loots auf der Weser bey Strafe wilikührlicher Ahndung und Wiederherausgebung alles dessen, was auf solche Weise zur Beeinträchtigung der Lootsen widerrechtlich erworben ist, hiemit untersagt wird."

Als weitere Beispiele von gesetzlichen Vorschriften, die das Lotsen durch outsiders verbieten, seien die Polizeiverordnung der Landdrostei zu Aurich vom 25. Oktober 1882[175] und § 3 Abs. 6 der Lübeckischen Hafen- und Revierordnung vom 2. März 1903[176] erwähnt. Im übrigen sind die konzessionierten Lotsen darauf angewiesen, in den Gegenden, in denen staatliche Genehmigung Voraussetzung für die Ausübung des Lotsenberufs ist, die Bestrafung derjenigen zu veranlassen, die ohne Genehmigung das Gewerbe betreiben.[177] Wo dieser Weg nicht zum Ziel führt, ist ein staatlicher Schutz heute in ausreichender Weise nicht gegeben. Die Konkurrenz der wilden Lotsen ist in der Nachkriegszeit um so fühlbarer geworden, als die Verringerung der Schiffahrt einerseits eine Schmälerung der Verdienstmöglichkeiten der Lotsen mit sich gebracht und andererseits viele stellungslose Seeleute veranlaßt hat, sich mit dem unbefugten Lotsen von Schiffen zu befassen.

173. Preuß. Ausf. Anw. zur GewO., Ziff. 42.
174. Ferber, Lotswesen, Anl. VI.
175. Purlitz, S. 17.
176. Purlitz, S. 127.
177. Vgl. S. 21 (§ 147, Ziff. 1 der Gewerbeordnung).

V.

Verwendung des Lotsen für sonstige Staats-Aufgaben.

Der Umstand, daß der Lotse der erste ist, der als Vertreter der deutschen Heimatbehörden ein ankommendes Schiff betritt, ist die Veranlassung gewesen, ihn zur Erfüllung derjenigen Aufgaben heranzuziehen, deren Erledigung bereits vor der Landung des Schiffes sichergestellt sein muß. Hierzu rechnen Zoll und Quarantäne. Der Lotse, und zwar auch der nichtbeamtete, wird also hierbei zu Staatsaufgaben verwandt, zu deren Uebernahme er entweder kraft seines Amtes oder auf Grund seiner Konzession verpflichtet ist, die aber mit seinem Berufe unmittelbar zusammenhängen.[178]

1. Zollpolizei.

Zur Wahrnehmung des Zollinteresses haben die Lotsen einen besonderen Eid zu leisten.[179] Entsprechende Vorschriften finden sich u. a. in § 30 der Zollordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, in § 10 Ziffer 5 der Dienstordnung für die städtischen Hafenlotsen zu Stettin vom 26. März 1920, die durch die „Dienstanweisung für die Stettiner Hafenlotsen wegen der Ausübung der Zollaufsicht pp." vom 22. Oktober 1913 ergänzt wird. Für die Unterelbe ist dem Zollregulativ vom 28. Juni 1888 eine besondere „Anweisung für die Preußischen Elb-Lotsen" vom 17. Mai 1889 angefügt.

Alle diese Vorschriften bestimmen, daß der Lotse auf Zollverfehlungen oder Steuerhinterziehungen zu achten und sie gegebenenfalls zu verhindern und zur Anzeige zu bringen hat.

2. Gesundheitspolizei.

Bestimmungen über die Quarantäne und über die Ausübung

178. So auch ReichsgerichtsEntsch. 74, S. 254; Wagner, Handbuch, Seite 349.

179. Dieser lautet zum Beispiel bei den Hamburger Hafenlotsen dahin, „bei der Begleitung von Schiffen, welche unter zollamtlicher Kontrolle stehen, der erteilten Dienstanweisung gemäß jederzeit das Zollinteresse zu wahren und Uebertretungen der Zollvorschriften, welche bei Ausübung des Dienstes zur Kenntnis kommen, möglichst zu hindern zu suchen".

der Gesundheitspolizei durch Lotsen, finden sich schon ziemlich frühzeitig, so sehr ausführlich in der „Quarantäne-Verordnung für die Herzogtümer Schleswig und Holstein, die Herrschaft Pinneberg, Grafschaft Ranzau und Stadt Altona" vom 15. März 1805. Schon dort wird dem Lotsen, solange er sich an Bord befindet, die Eigenschaft eines von der Gesundheitskommission ausgesandten Aufsehers zugeschrieben (Ziff. 14). Neuere Verordnungen begnügen sich größtenteils mit dem Hinweis, daß der Lotse die gesundheitspolizeilichen Vorschriften zu beachten hat,[180] und verweisen damit auf ausführlichere sich mit der gesundheitspolizeilichen Kontrolle befassende Vorschriften,[181] nur selten geben sie selbst genauere Vorschriften.[182]

3. Allgemeine Polizei.

Einzelne Anweisungen übertragen den Lotsen außerdem allgemeine polizeiliche Befugnisse. So haben die Jadelotsen — was sich durch ihre Eigenschaft als Reichsbeamte erklärt — gemäß der „Dienstanweisung für das Lotsenkommando an der Jade" vom 18. Juni 1900, Anlage V, § 7 Abs. 2[183] den Hafenkapitän zu Wilhelmshaven bei Ausübung der Seepolizei zu unterstützen. Andere Lotsenordnungen, wie z. B. das Reglement für die Schlei-Lotsen (§ 15 Abs. 4)[184] schließen selbständige polizeiliche Befugnisse aber wieder aus. Auch die Hafenlotsen haben in der Regel polizeiliche Befugnisse nicht. Gleichwohl bleibt aber dort, wo sie Beamte sind, ihre Pflicht bestehen, alle Ueberschreitungen gesetzlicher Vorschriften, die ihnen zur Kenntnis kommen, zur Anzeige zu bringen.[185]

180. Z. B. § 7, Abs. 2 des Reglements für die Lotsenstationen Flensburg usw. vom 4. Oktober 1898, § 15, Abs. 2 der Lotsenordnung für die Unterelbe vom 31. März 1920; § 6, Abs. 2 des Reglements für die Lotsenstation Bülk-Laboe vom 11. Juni 1896 (Purlitz, S. 119), § 15 d. Dienstanweisung für die Travelotsen vom 24. Februar 1877 (Purlitz, S. 130).

181. Vgl. z. B. für Bremen Purlitz, S. 52.

182. § 17 d. Dienstanweisung für die Bremischen Flußlotsen vom 13. August 1919 schreibt zunächst vor, daß der Lotse sich nach dem Vorhandensein von ansteckenden Krankheiten zu erkundigen und bei Verdacht solcher anzuordnen hat, daß niemand das Schiff verlassen dürfe, bevor der Hafenmeister oder der zuständige Gesundheitsbeamte die Erlaubnis dazu erteilt habe; alsdann hat der Lotse, der ebenfalls erst nach Genehmigung des Gesundheitsbeamten das Schiff verlassen darf, dem Hafenmeister Anzeige zu erstatten.

183. Purlitz, S. 36.

184. Purlitz, S. 114.

185. So die Dienstanweisungen für die Travelotsen vom 24. Februar 1877, § 14 (Purlitz S. 130).

§ 3. Lotse und Schiffahrt.

Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Lotsen und dem Führer oder Eigner des Schiffes, das er zu lotsen hat, sind in erster Linie privatrechtliche und haben deshalb aus dieser Erörterung auszuscheiden. Immerhin spielen auch Fragen des öffentlichen Rechts in diese Rechtsverhältnisse hinein. Gerade das Zusammenklingen von öffentlichem und privatem Recht macht sie juristisch interessant und schwierig. Dabei ist zu unterscheiden die Uebernahme der Lotsung durch den Lotsen und die Erfüllung des Dienstes durch ihn.

I.

Uebernahme des Lotsendienstes.

Der Schiffer nimmt entweder einen Lotsen, der sich ihm darbietet, freiwillig an[186] oder er ist gezwungen, auf Grund bestimmter Vorschriften sich eines Lotsen zu bedienen.[187]

1. Bei der freiwilligen Annahme eines Lotsen spielen öffentlichrechtliche Gesichtspunkte nur insofern eine Rolle, als konzessionierte oder beamtete Lotsen auf der betreffenden Strecke tätig sind und die Annahme eines wilden Lotsen in deren Rechte eingreift. Dort aber, wo der Schiffsführer es in der Hand hat, einen Lotsen anzunehmen oder nicht, bleibt die Annahme auch eines wilden Lotsen ohne Folgen für den Schiffsführer; denn gegen öffentlichrechtliche Bestimmungen, zu deren Innehaltung er verpflichtet wäre, hat er nicht verstoßen. Schon hierbei zeigt es sich, daß ein öffentlichrechtlicher Schutz der konzessionierten und beamteten Lotsen unvollständig ist, wenn nicht Hand in Hand mit ihm ein Zwang auf den Schiffsführer ausgeübt wird, sich eines der staatlich eingesetzten oder zugelassenen Lotsen

186. Dies geschieht auf Grund eines Werkvertrages (Obenauer S. 12 a. A., Endemann S. 121 beim ratgebenden Lotsen), der zwischen dem Schiffer als Vertreter des Rheders (Obenauer S. 14) und dem Lotsen — nicht der Lotsengesellschaft — (Obenauer S. 16) geschlossen wird. Das Lotsensignal stellt keine Vertragsofferte des Schiffers dar, (a. A. Obenauer S. 18), weil jede Vorstellung der Individualität des Antragsgegners fehlt (Staudinger, Anm. 3 zu § 145); vielmehr ist Vertragsantragender der sich dem Schiff nähernde Lotse.

187. Hier sind die gleichen Grundsätze wie bei freiwilliger Lotsenannahme anzuwenden, und zwar unmittelbar (so auch Kühns in „Ztschr. d. HR." 12, 425; Wagner, Beiträge S. 68, Obenauer S. 20), nicht nur analog (Endemann S. 421). Ein Unterschied besteht nur insofern, als der Schiffer die Vertragsofferte des Zwangslotsen kraft öffentlichrechtlicher Vorschrift annehmen muß.

zu bedienen. Daraus ist das Institut des Lotsenzwanges und des Zwangslotsen hervorgegangen.

2. Lotszwang besteht dort,[188] wo kraft öffentlichen Rechts der Schiffsführer gezwungen ist, bei der Befahrung einer bestimmten Strecke sich eines Lotsen zu bedienen.[189] Praktisch ist der Lotszwang fast überall dahin ergänzt, daß der Zwangslotse dort, wo beamtete oder konzessionierte Lotsen vorhanden sind, diesen angehören muß. Doch ist der Umstand, daß auf einem Fahrwasser beamtete oder konzessionierte Lotsen vorhanden sind, nicht identisch mit dem Lotszwang.[190] Beides ist begrifflich auseinanderzuhalten. Die Frage, ob ein Lotse Beamter oder konzessioniert ist, betrifft zunächst nur sein Verhältnis zum Staat, die Frage, ob Zwangslotse oder nicht, betrifft dagegen sein Verhältnis zum Schiffer. Der beamtete Lotse, der nicht Zwangslotse ist, ist nicht berechtigt, die Führung des Schiffes gegen den Willen des Schiffers zu übernehmen, denn ein Organ der Seepolizei ist er als Lotse nur dann, wenn er Zwangslotse ist.[191]

II.

Schiffsführung durch den Lotsen.

Das Rechtsverhältnis zwischen dem Schiffsführer und dem Lotsen, das somit auf Grund öffentlichrechtlicher Bestimmungen eingegangen wird, ist auch nicht nach privatrechtlichen, sondern nach öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Und zwar bestehen solche öffentlichrechtlichen Beziehungen sowohl zwischen dem Schiffsführer und dem Lotsen, als zwischen jenem und demjenigen, der den Lotsenzwang angeordnet hat. Die Frage ist in der Rechtsprechung lange bestritten geblieben. Das Reichsgericht hat sich aber jetzt[192] nach mehrfachem Schwanken auf den Stand-

188. Lotsfahrwasser ist diejenige Wasserstrecke, wo man sich gewöhnlich eines Lotsen bedient oder wo es doch geboten erscheint; wenn aber im Lotsfahrwasser kein Lotszwang besteht, so steht gleichwohl die Annahme eines Lotsen im Ermessen des Schiffers; so auch ROHG. in SeuffA. 30, 63; Lindemann S. 118, Pieper S. 51.

189. Aehnliche Begriffsbestimmungen: OLG. Kiel in SeuffA. 60, 82, Pieper S. 51 ff. (Endemann S. 117, Anm. 1, Sieveking S. 156, Perels 1884, S. 294; den Lotsgeldzwang (s. unten S.) trennen nicht scharf genug Wagner, Beiträge S. 85, Mickuat, S. 10 f. Anders in England, wo kein öffentlichrechtlicher Zwang, sondern nur eine durch Auferlegung des doppelten Lotsgeldes verstärkte privatrechtliche Verpflichtung zur Annahme eines Zwangslotsen besteht: Wagner, Beiträge S. 85.

190. So auch klar Pieper, S. 51.

191. Endemann, S. 120.

192. Entscheidungen in Zivilsachen Bd. 86, S. 117 im Gegensatz zu

punkt gestellt, daß das Verhältnis zwischen demjenigen, der den Lotsenzwang angeordnet hat, und dem Rheder des gelosten Schiffes ein öffentlichrechtlicher ist, und daß die Lotsung in „Ausübung der öffentlichen Gewalt" geschieht. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts bezieht sich zwar durchweg nur auf die Zwangslotsen im Kaiser-Wilhelm-Kanal, die Entscheidung vom 19. Jan. 1915, Bd. 86 S. 117 hat aber auf S. 122 ausdrücklich betont, daß zu einer Unterscheidung zwischen den Lotsen des Kaiser-Wilhelm-Kanals und anderen Zwangslotsen hinsichtlich der streitigen Rechtsfrage kein hinreichender Grund gegeben sei..[193]

Im Verhältnis zwischen Staat und Schiffsführer ist das Zwangslotsenwesen als eine „öffentliche Anstalt"[194] anzusehen, deren Benutzungsbedingungen (Tarife, Hafenordnungen usw.) maßgebend sind,[195] und deren Benutzung durch Zwangsmittel[196] (Strafen, Verhinderung des Ein- oder Auslaufens) durchgesetzt werden kann.

Es ist demnach davon auszugehen, daß der Zwangslotse das Schiff nicht als privatrechtlich Verpflichteter des Schiffsreeders oder Schiffsführers betritt, sondern als Vertreter der öffentlichen Gewalt. Darauf beruhen seine Befugnisse und daraus resultieren anderseits für ihn bezw. für denjenigen, dessen Befugnisse er wahrnimmt, Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Haftung bei Unfällen.

Die Befugnisse des Lotsen beziehen sich einmal auf die Führung des Schiffes und sodann auf die Durchführung der sonstigen Aufgaben, die ihm von der Staatsgewalt übertragen worden sind. Die erste Beziehung betrifft nicht nur die Zwangslotsen, sondern auch die freiwillig angenommenen Lotsen; die zweite wird zwar in der Regel nur bei Zwangslotsen in Frage kommen, doch können auch dort, wo kein Lotszwang besteht, konzessionierten oder nicht konzessionierten Lotsen staatliche Nebenaufgaben[197] übertragen werden.

Betritt der Lotse das Schiff, so sind dreierlei Arten dafür denkbar, wer von diesem Augenblick an die weitere Verantwortung für die Schiffsführung hat. Entweder übernimmt der Lotse selbst die Führung und volle Verantwortung oder der

den Entscheidungen Bd. 74, S. 250, Bd. 79, S. 101, Bdd. 81, S. 316. Mit d. Entscheidung Bd. 86, S. 117 deckt sich d. Entscheidung Bd. 87, S. 347.

193. Vgl. oben S. 43.

194. Und zwar eine unselbständige öffentliche Anstalt, da keine Einrichtung mit besonderer Rechtspersönlichkeit geschaffen worden ist. Siehe Fleiner S. 299 f.

195. Fleiner, S. 313.

196. Neuberg, S. 734.

197. Vgl. oben S. 57.

Schiffsführer behält beides, jedoch unter selbständiger Mitverantwortung des Lotsen, oder endlich ist der Lotse nur Ratgeber des Schiffsführers ohne eigene Verantwortlichkeit. Alle drei Arten, und dazu noch einige Variationen, hat das auf diesem Gebiete besonders rege Rechtsleben herausgearbeitet.

Die Unterscheidung dieser Arten ist wichtig einmal für das Verhältnis des Lotsen zum Schiffer und zur Schiffsbesatzung und sodann für die Frage der Haftung für die durch Verschulden des Lotsen angerichteten Schäden.

1. Der freiwillig angenommene Lotse gehört zur Schiffsbesatzung. Er rechnet zu den „übrigen auf dem Schiff angestellten Personen" im Sinne des § 481 HGB.[198] Der Wortlaut steht dem aus der Entstehungsgeschichte klar ersichtlichen Willen des Gesetzgebers[199] nicht entgegen, insbesondere ist der Begriff „angestellt" so weit gefaßt, daß darunter jede vertragsmäßige Tätigkeit auf dem Schiff zu verstehen ist. Auch andere Gesetzesbestimmungen, insbesondere der von der Gegenmeinung angeführte § 520 HGB.,[200] stehen der hier vertretenen Auffassung nicht entgegen: Denn Lotse und Schiffsbesatzung sind dort nicht in einen Gegensatz gestellt, vielmehr ist bezüglich der Lotsen (wie aller Angehörigen der Schiffsbesatzung) jede Personalveränderung einzutragen, außerdem aber bei ihnen noch besonders das Annehmen und die Zeit von Ankunft und Abgang.

Der freiwillig angenommene, nur ratgebende Lotse ist rechtlich nicht anders zu behandeln. Mag man seine Tätigkeit auch nicht als Werkvertrag, sondern als Dienstvertrag auffassen,[201] so bleibt er dennoch eine auf dem Schiff angestellte Person, und die für den freiwilligen Lotsen allgemein angeführten Gründe treffen auch für den Ratgeber zu.[202]

Ebenso rechnet der Zwangslotse zur Schiffsbesatzung.[203] Denn wenn auch seine Annahme auf Grund öffentlichrechtlicher Bestimmungen erfolgt, so geschieht sie doch im Wege des Privatvertrages. Somit steht nach der Annahme auch der Zwangslotse dem freiwillig angenommenen Lotsen gleich.

Ob der Schiffer dem freiwillig angenommenen Lotsen die Schiffsführung anvertrauen kann oder ob er ihn nur als Ratgeber zur Seite haben will, liegt in seinem Belieben. Ueberträgt er ihm die Führung, so wird der Lotse damit Vorgesetzter der gesamten Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers, und seinen Befehlen ist seitens der Schiffsleute unweigerlich Folge zu leisten. Aber auch die nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen der Schiffsbesatzung, insbesondere die Schiffsoffiziere, haben ihm zu gehorchen, da er anstelle des Schiffers oder neben ihm steht.[205] Nur der Schiffer selbst behält dem Schiffslotsen gegenüber freie Hand;[206] insbesondere kann er ihm jederzeit die Führung abnehmen und ihn zum bloßen Ratgeber herabdrücken oder ganz ausschalten.[207]

Ist der Lotse nur Ratgeber, so steht ihm keine Befehlsgewalt über Angehörige der Schiffsbesatzung zu. Aber auch er selbst hat den Befehlen keines anderen als des Schiffers zu folgen. In eine rechtliche Beziehung zu der übrigen Schiffsbesatzung tritt er also nicht.[208]

Anders beim Zwangslotsen! Wird ein solcher angenommen, so geschieht dies auf Grund der öffentlichrechtlichen Bestimmungen, die im Interesse allgemeiner Verkehrsicherheit die Annahme zu einer Pflicht machen und unter Strafe stellen. Der Zwangslotse verkörpert demnach auch hinsichtlich der Schiffsführung die Staatsgewalt. Daraus folgt, daß ihm die Führung des Schiffes übergeben werden muß[209] und daß die gesamte Schiffsbesatzung einschließlich des Schiffers[210] ihm gehorchen muß.[211] Die Staatsautorität, mit der er bekleidet ist, bewirkt, daß Ungehorsam gegen seine Anordnungen Widerstand gegen die Staatsgewalt darstellt.[212] Im Gegensatz zum freiwilligen Lotsen untersteht er daher auch nicht der Kapitänsgewalt des Schiffs.

2. Die Frage, wer für ein Verschulden des Lotsen einzustehen hat, kann hier, soweit privatrechtliche Gesichtspunkte in Frage kommen, nur gestreift werden. Nach den Ausführungen

198. So die herrschende Meinung, vgl. die Zitate bei Obenauer, S. 28 und bei demselben S. 29—32 die ausführliche Widerlegung der Gegenmeinung; ferner OLG. Kiel in SeuffArch. 60, Nr. 82; Müller, S. 48.

199. Obenauer, S. 65 zu Anm. 37; Pieper, S. 13.

200. Vgl. die Zitate bei Obenauer, S. 69, Anm. 3.

201. Endemann, S. 121, Pieper, S. 31; a. M. Obenauer, S. 13.

202. Ebenso Boyens I, S. 155, Anm. 1; a. A. Pieper, S. 33.

203. So auch die bei Obenauer S. 86 Genannten und Pieper, S. 21; a. A. Obenauer, S. 85 und die dort Angeführten.

204. § 85, Abs. 2, Seem.O.

205. Ebenso Pieper, S. 37.

206. Vgl. OLG. Kiel in SeuffArch. 60, Nr. 82.

207. Ebenso Obenauer, S. 52. Hierzu ist er bei offenbaren Fehlern sogar gegebenenfalls verpflichtet; Perels 1884, S. 298; OLG. Hamburg in „Zeitschr. f. HR." 36, 293; Obenauer, S. 89.

208. Pieper, S, 32.

209. Endemann, S. 118; Stoerck, S. 235; Obenauer, S. 10 f. zu 2.

210. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Schiffer und Lotse entscheidet der Lotse: Ulrich, S. 33; a. A. Wagner, Handbuch, S. 340.

211. Perels 1884, S. 296 und Anm. 3.

212. Wagner a. a. O. nimmt dies nur insoweit an, als es sich um hafenpp. polizeiliche Befugnisse handelt, nicht aber hinsichtlich der Schiffsführung.

unter 1[213] rechnet der Lotse stets zur Schiffsbesatzung. Für sein Verschulden haftet daher der Rheder gemäß § 486 Ziff. 3 HGB. mit Schiff und Fracht.[214] Dies würde auch für den zur Schiffsbesetzung mitzurechnenden Zwangslotsen gelten, wenn nicht § 738 HGB. (früher § 740 ADHG) eine Ausnahme festlegte. Verschuldet der Zwangslotse einen Zusammenstoß, so ist der Rheder von der Haftung frei, wenn er nicht auf Grund der allgemeinen Regelung in § 486 Ziff. 3 für ein Verschulden der übrigen[215] Schiffsbesatzung aufzukommen hat.

Damit bleibt aber noch zu erörtern, ob eine andere Stelle die Haftung für Lotsenverschulden neben oder — beim Zwangslotsen — anstelle des Rheders trifft. Als solche kämen die Lotsengesellschaften oder der Staat in Frage.

Eine Haftung der ersteren käme nur dann in Betracht, wenn sich die Lotsengesellschaften der Lotsen zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit bedienten (§ 278 BGB.) oder wenn die Lotsen verfassungsmäßige Vertreter der Lotsengesellschaften wären (§ 31 BGB.). Beides trifft nicht zu. Denn der Lotsenvertrag wird mit dem einzelnen Lotsen, nicht der Lotsengesellschaft geschlossen, so daß diese sich auch der Lotsen zur Erfüllung einer eigenen Verbindlichkeit nicht bedienen kann.[216] Und verfassungsmäßiger Vertreter der Lotsengesellschaft ist keinesfalls der einzelne Lotse, sondern der Lotsenkommandeur oder der Gesellschaftsvorstand.

Zu erörtern bleibt die Frage der Haftung des Staats. Diese ist eindeutig bei beamteten Lotsen, mögen sie freiwillig angenommen oder Zwangslotsen sein. Denn die gesetzlichen Bestimmungen,[217] kraft deren der Staat für den Schaden einsteht, den ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt zufügt, gelten auch für den beamteten Lotsen.

Für den freiwillig angenommenen konzessionierten Lotsen haftet der Staat jedoch nicht.[218] Denn die Tatsache der Konzessionserteilung soll nur den Ausschluß ungeeigneter Elemente ermöglichen, schafft aber mangels ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung keine Garantie des Staats dafür, daß der konzessionierte Lotse nun tatsächlich keinen Schaden anrichten wird.[219]

213. So auch Pieper, S. 43 und die dort Zitierten; ferner Gertz, S. 35.

214. a. A. Ehrenberg, S. 224.

215. Obenauer, S. 86.

216. Endemann, S. 121; Obenauer, S. 94. Anders die gemeinrechtliche Entsch. des OLG. Celle in SeuffArch. 5, Nr. 164.

217. Reichsgesetz vom 22. Mai 1910; Preußen: Gesetz vom 1. August 1909; Bayern: A.G. BGB. Art. 60; nicht dagegen Hamburg und Bremen (Obenauer, S. 109), dazu RV. Art. 131.

218. Neuberg, S. 785; Diestel, S. 247.

219. Wagner, Beiträge, S. 99; Obenauer, S. 101.

Bei Betrachtung der Haftung des Staats für den Zwangslotsen muß ausscheiden, daß dieser in der Regel Beamter ist; denn in diesen Fällen haftet der Staat ohnehin. Eine gleichartige Haftung ist jedoch auch bei Annahme eines nicht beamteten Zwangslotsen zu unterstellen. Der öffentlichrechtlichen Pflicht des Schiffers zur Lotsenannahme steht die öffentlichrechtliche Pflicht des Staats gegenüber, geeignete Kräfte zur Verfügung zu stellen. Für diese haftet der Staat dem Schiffer gegenüber als für seine Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB.,[220] dritten gegenüber nach § 831 BGB., im letzten Falle also mit der Möglichkeit, sich durch den Nachweis geeigneter Auswahl zu entlasten.

III.
Oertliche Entwicklung.

Die Stellung des Lotsen zum Schiffer, die in vorstehendem methodologisch betrachtet wurde, hat sich in Deutschland sehr verschiedenartig entwickelt.

1. Auf der Elbe übernahm der Lotse schon frühzeitig die volle Verantwortung für die Schiffsführung[221] und scheint sie solange behalten zu haben, als der Lotszwang bestand. Doch laden auch noch neuere Lotsenordnungen[222] dem Lotsen die volle und alleinige Verantwortung für die Schiffsführung auf. Diese dauert von dem Augenblick an, wo der Lotse die Führung übernimmt, bis zu demjenigen, in dem das Schiff entweder im Hafen festgelegt ist oder die freie See gewonnen hat.[223] Als Nebenpflicht ist einbegriffen die Verpflichtung des Lotsen, sich sofort bei Betreten des Schiffes über dessen Bauart, Tiefgang, Steuerfähigkeit usw. zu unterrichten.[224]

Zwischen dieser vollen Verantwortlichkeit des Lotsen und dem nächsten Fall stehen diejenigen Fälle, in denen der Lotse zwar die volle Verantwortung trägt, der Schiffer aber sie ihm entweder abnähmen oder der Lotse sie auf ihn abwälzen kann. Das erste findet sich in der Lübeckischen Hafen- und Revierordnung vom

220. Vgl. Fleiner, S. 266, Anm. 12.

221. Ferber, Lotswesen, S. 9.

222. Für die Ems § 8 der Bekanntmachung vom 24. April 1865 in Verbindung mit § 21 des Reglements für die Schiffer auf der Unterems vom 9. September 1847; für den Reichskanal § 14 der Betriebsordnung (Purlitz, S. 88); f. Pillau § 10 der Dienstanweisung für das Seelotsenpersonal (Purlitz, S. 162).

223. So ausdrücklich § 10 der Dienstanweisung für das Seelotsenpersonal zu Pillau (Purlitz, S. 162).

224. So schon Ziff. 11 der Hamburgischen Pilotageordnung von 1656; ebenso die in Anm. 223 erwähnte Bestimmung.

2. März 1903 (§ 5)[225] für den Fall, daß der Lotse nach der Ueberzeugung des Schiffers durch seine Anordnungen das Schiff gefährdet oder Fehler macht, die ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen. Letzterer Fall ist durch § 21 des Polizeireglements für die Schiffahrt auf der Unterems vom 9. September 1847 geregelt, wonach ein Lotse Handlungen, die an sich zwar nicht verboten, aber doch bedenklicher Art sind (z. B. das Fahren bei finsterer Nacht oder bei dichtem Nebel) auf eigene Gefahr nicht zu übernehmen braucht.

Eine selbständige Verantwortung des Lotsen neben dem Schiffer kennen die drei Satzungen für die Lotsengesellschaften auf der Weser.[226] § 10 lautet in seinen maßgebenden Sätzen folgendermaßen:

„Als verantwortlicher Führer eines gelotsten Schiffes ist der Schiffer anzusehen. Die Lotsen haben aber bei den von ihnen gelotsten Schiffen unter eigener Verantwortung alles, was in ihren Kräften steht, anzuwenden, um Schiff und Ladung sicher und unbeschädigt in den Hafen, auf den Ankerplatz oder in See zu bringen."

Die in neuzeitlichen Lotsenordnungen am regelmäßigsten wiederkehrende Regelung ist aber die, daß der Schiffer allein die Verantwortung trägt, der Lotse nur seinen Berater darstellt, jedoch auf Verlangen des Schiffers die Führung übernehmen muß. Hand in Hand damit geht aber die Pflicht des Lotsen, den Schiffer auf alles aufmerksam zu machen, was für die Führung wesentlich ist. Das Reglement für die Lotsenstationen Flensburg usw. vom 4. Oktober 1898 drückt dies folgendermaßen aus:

„Der Lootse hat zunächst dem Schiffsführer als Berather für das Fahrwasser zu dienen und leitet die Fahrt des Schiffes nur dann selbständig, wenn ihm dieses vom Schiffsführer ausdrücklich übertragen wird. Seine Pflicht aber erfordert, daß er stets dem Schiffsführer rechtzeitig anzeigt, was in jedem Fall geschehen muß."

Den gleichen Standpunkt nehmen ein das Reglement für die Lotsenstation Eckernförde (§ 10),[227] das Reglement für die Lotsenstationen Bülk-Laboe (§ 6),[228] das Reglement für die Lotsenstationen Neustadt i. Holstein und Jonathanwiese (§ 6).[229] Die Lotsenordnung für die Unterelbe vom 31. März 1920 regelt die Stellung zwischen Schiffsführer und Lotsen in entsprechender Weise (§ 15), sieht jedoch nicht vor, daß dem Lotsen vom Kapitän die Schiffsführung übertragen wird.

225. Purlitz, S. 128.
226. Purlitz, S. 45, 55, 58.
227. Purlitz, S. 116.
228. Purlitz, S. 119.
229. Purlitz, 125.

2. Es bedarf zum Schluß noch eines kurzen Ueberblickes darüber, inwieweit das deutsche Lotsenrecht einen Lotsenzwang kennt. Dabei ist zu unterscheiden der Lotszwang im eigentlichen Sinne und der Lotsgeldzwang.[230] Der letzte bedeutet die Verpflichtung, daß auf jeden Fall, ohne Rücksicht darauf, ob ein Lotse angenommen worden ist oder nicht, das festgesetzte Lotsgeld zu zahlen[231] ist. Der Lotsgeldzwang besteht heute noch insbesondere auf der Unterelbe für die Strecke von der Lotsengalliote bis zum Reichskanal, und zwar für die einlaufenden Schiffe von über 135 Reg. T.,[232] und für die Bucht von Wismar für Schiffe von einer gewissen Größe an.[233 234] Einer besonderen rechtlichen Betrachtung bedarf diese Einrichtung nicht, sie stellt nur eine verkappte Art von Gebühren dar, allerdings mit dem Unterschiede, daß die Gebühren dem Lotsgeld gleich behandelt, also z. B. auf der Unterelbe mit den tatsächlich verdienten Lotsengeldern zusammengerechnet und verteilt werden.[235] Historisch läßt sich die Entwicklung des Lotsgeldzwangs auf der Unterelbe bis ins 18. Jahrhundert zurückverfolgen.[236]

Dort, wo Lotszwang durchgeführt ist, läßt er stets für gewisse Arten von Schiffen, namentlich für kleinere Schiffe Befreiung zu. Dies gilt z. B. für die Eider,[237] Hunte,[238] Trave[239] und für die Häfen von Warnemünde-Rostock,[240] Stralsund,[241] Stettin,[242] Swinemünde,[243] Pillau,[244] Königsberg[245] und Memel.[246] Auf der Ems

230. Ebenso Neuberg, S. 784; Obenauer, S. 10 und die bei ihm S. 52, Anm. 4 als zustimmend Aufgeführten.
231. Von Pieper, S. 7, „Lotspflichtigkeit" genannt.
232. Purlitz, S. 66.
233. Purlitz, S. 136.
234. Auch Frankreich hat Lotsgeldzwang und zwar gemäß Art. 34 d. Lotsenreglements v. 12. Dezember 1806: Wagner, Beiträge S. 60.
235. Brinckmann, S. 10.
236. Ferber, Lotswesen, S. 25.
237. Purlitz, S. 78.
238. Purlitz, S. 63.
239. Purlitz, S. 127.
240. Verordnung betreffend Lotsengebühren in Warnemünde vom 10. August 1900. (Purlitz, S. 137.)
241. Purlitz, S. 140.
242. Purlitz, S. 153.
243. Purlitz, S. 153.
244. Purlitz, S. 158.
245. Purlitz, S. 159.
246. Purlitz, S. 167.

wurde der durch Hannoversches Gesetz über den Lotszwang vom 10. Juni 1860 angeordnete Lotszwang durch Ministerialerlaß vom 21. Mai 1890 aufgehoben.[247] Auf der Jade besteht Lotszwang nur für ausländische Kriegsschiffe.[248] [249] Für die Weser war während der Kriegszeit Lotszwang eingeführt.[250]

Drittes Kapitel.

Der Zusammenschluß der Lotsen zu Organisationen in Formen, die mit den Zünftewesen Aehnlichkeit haben, ist bereits oben gezeigt worden. Hier bedarf es noch einer Betrachtung, welche Gestalt die Lotsenorganisationen im heutigen Recht angenommen haben und welche Aufgaben ihnen obliegen.

§ 1. Die Lotsenvereinigungen.

I.

Gestaltung der Lotsenzusammenschlüsse.

1. Der Zweck der Zusammenschlüsse der Lotsen in der Jetztzeit ist ein dreifacher:[251]

a) Durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen (Lotsenfahrzeuge und ihre Ausstattung) sollen die beträchtlichen Berufskosten des einzelnen Lotsen vermindert werden.

b) Die Sorge für Alter und Invalidität sollen durch Uebernahme auf breitere Schultern gesichert werden.

c) Der gewerkschaftliche Zusammenschluß der Lotsen soll eine gemeinsame Dienstregelung ermöglichen und im Interesse des Standes wilde Lotsen fern halten.

Diesen Zweck versuchen die Lotsen in der Neuzeit dadurch zu erreichen, daß sie sich zu Vereinen zusammenschließen.[252]

247. Purlitz, S. 13.

248. Purlitz, S. 21.

249. Eine derartige Beschränkung hebt den Begriff d. Lotsenzwanges nicht auf; so auch Neuberg, S. 784.

250. Lotszwang, nicht nur Lotsgeldzwang, besteht auch im allgemeinen für Schweden: Ostseehandbuch, S. 58.

251. Obenauer, S. 92 f.

252. Diese Vereine verfolgen keinen wirtschaftlichen Zweck, erlangen also Rechtsfähigkeit durch Eintragung in das Vereinsregister (§ 21 BGB.). Die einzelnen Lotsen sind demnach Mitglieder eines Vereins, dessen Vorstand von ihnen gewählt wird. Dabei haben sich vielfach noch die altertümlichen Namen, insbesondere die Bezeichnung „Lotsenbrüderschaft" für den Verein und Lotsenältermann für den „Vorsitzenden" erhalten. Zur Erfüllung seiner

2. Bei der Bedeutung, die gerade die Sorge für die Versicherung ihrer Mitglieder für die Lotsengesellschaften von je her gehabt hat, ist es erklärlich, daß sich hier frühzeitig besondere Kassen ausgebildet haben, die die abgesonderten Bestandteile des Lotsenvermögens für den gedachten Zweck sicherstellen sollten. Die Satzungen der Lotsengesellschaften machen es aus dem gleichen Grunde den Lotsen vielfach zur Pflicht, auch die Mitgliedschaft der Kassen zu erwerben.[253] [254]

Aufgaben, insbesondere zur Erreichung der unter a und b vorgenannten Zwecke, bedarf der Verein natürlich nicht unerheblicher Geldmittel. Diese fließen ihm aus den Beiträgen der Lotsen derart zu, daß das eingehende Lotsgeld in eine gemeinsame Lotsenkasse abgeführt wird. Aus dieser Lotsenkasse werden zunächst die gemeinsamen Ausgaben bestritten, insbesondere auch die Kosten für die sonstigen allgemeinen Einrichtungen. Sodann wird ein Teil zu Zwecken der Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung zurückgestellt und der Rest heute noch — wie früher — unter die Lotsen nach einem bestimmten Verhältnis verteilt. Soweit hierbei z. B. in der Cuxhavener Lotsenschaft das deren Angehörigen vom Staat neuerdings garantierte Existenzminimum von monatlich 1000 M. nicht erreicht wird, muß der Hamburger Staat die Differenz zahlen. In diesem Fall hat er der Cuxhavener Lotsenschaft gegenüber ein Recht auf Rechnungsbezug.

253. Vgl. z. B. § 5, Abs. 3 der Satzungen für die Hannoversche Elblotsenbrüderschaft zu Grünendeich (Purlitz S. 72).

254. Bereits die älteste Satzung der Lotsenbrüderschaft zu Oevelgönne und Neumühlen sieht vor, daß die Lotsen von ihren Einnahmen einen Teil an die Kasse abzuführen haben; aus dieser wurden Witwen und Waisen, sowie Invalide gewordene Lotsen laufend unterstützt, ferner ein Sterbegeld gezahlt. Entsprechend wurde es bei den übrigen Lotsenbrüderschaften auf der Elbe gehalten.

Auch für die nicht in einer Brüderschaft zusammengeschlossenen Hamburger Lotsen wurden Witwenkassen gegründet, und zwar 1678 bereits für die Admiralitätslotsen (Ferber, Lotswesen, S. 22 und Anlage IX; Ferber, Lotsenordnungen, S. 22), der später auch die Strafgelder zugeführt wurden. Die 1861 für die Kreuzerlotsen gegründete besondere Pensionskasse (Brinckmann, S. 11 f.) wurde 1867 mit der Kasse der Admiralitätslotsen vereinigt. Aus der so zustande gekommenen „Cuxhavener Lotsen-Invaliden- und Witwenkasse" werden Pensionen für die Lotsen und für die Witwen und Waisen gezahlt, deren Höhe nach Maßgabe des Disziplinar- und Pensionsgesetzes für die nichtrichterlichen Beamten und des Gesetzes betreffend die Fürsorge für die Witwen und Waisen der Hamburgischen Staatsbeamten berechnet wird (Brinckmann, S. 24); außerdem erhalten die infolge von Krankheit dienstunfähigen Lotsen ein Krankengeld von 3 M. täglich. (Brinckmann, S. 22.) Die Lotsen an der Ostsee, die nicht in Brüderschaften zusammengeschlossen sind, haben in der Regel 4% ihres Einkommens an die von der Provinz verwaltete Lotsenpensionskasse abzuführen, der sie beitreten müssen.

II.
Oertliche Entwicklung.

Im einzelnen stellt sich die Stellung der Lotsengesellschaften heutzutage folgendermaßen dar:

Auf der Unterelbe, von der Mündung des Reichskanals bei Brunsbüttel bis Hamburg, steht das Lotsenwesen nach Vereinigung Holsteins und Hannovers mit Preußen unter preußischer und hamburgischer Hoheit. Die 122 preußischen Lotsen (74 Haupt- 40 Neben- und 8 Glückstädter Patentlotsen) sind in Korporationen (Brüderschaften) zusammengeschlossen, die 36 hamburgischen Lotsen (6 Voll- und 30 Patentlotsen) in einem Verein.[255]

Das Lotsen von Schiffen auf der Strecke zwischen der Mündung des Reichskanals und Hamburg-Altona wird durch 158 konzessionierte Lotsen ausgeübt, und zwar durch 80 Haupt-[256] und 78 Neben- oder Patentlotsen.[257]

1905 schlossen die 5 Elblotsenkorporationen Oevelgönne-Neumühlen, Hannover, Hamburg, Blankenese und Glückstadt einen bis zum 31. Dezember 1924 laufenden Vertrag zur Regelung des

In Lübeck wird außerdem die Aufnahme einer Lebensversicherung in Höhe von mindestens 600 M. Versicherungskapital gefordert. Bei den Emslotsen, die bekanntlich nur Angestellte der Emslotsen-Aktiengesellschaft sind, gibt es lediglich ein Ruhegehalt von 70 M. monatlich, aber keine Witwen- und Waisenunterstützung. Die Weserlotsengesellschaften haben erst kurz vor dem Kriege eine eigene Pensionskasse aus eigenen Mitteln mit einem geringen Staatszuschuß eingerichtet. Dies hat auch jetzt noch besondere Bedeutung, da nach der Reichsversicherungsordnung nur eine Unfallversicherung der Lotsen vorgesehen ist, so daß Kranken-, Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung den Kassen der Interessenten vorbehalten bleibt. Die Pillauer Hafenlotsen erhalten außerdem aus einer Kasse, in die sie einen Teil des Lotsgeldes einzahlen, während der Wintermonate eine Arbeitslosenunterstützung unter der Bezeichnung „Wintergelder" (Dienstanw. § 8; Purlitz, S. 164).

255. Die Zahl dem hamburgicshen Lotsen war im Anfang des 19. Jahrhunderts wesentlich geringer; das jetzige Zahlenverhältnis wurde im Jahre 1884 zwischen beiden Staaten vertraglich festgelegt.

256. Diese Hauptlotsen bestehen aus 74 preußischen Lotsen, von denen 40 der Oevelgönne-Neumühlener, 10 der Blankeneser und 24 der Hannoverschen Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich angehören; 6 Vollotsen konzessioniert Hamburg.

257. Von den 78 Neben- oder Patentlotsen werden von Preußen 48 angestellt, und zwar aus Holstein 35 (22 Nebenlotsen der Oevelgönne-Neumühlener, 5 der Blankeneser Brüderschaft, sowie die 8 Glückstädter Patentlotsen) und aus Hannover 13 Angehörige der Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich. 30 Patentlotsen stellt Hamburg.

Elbabwärtslotsens, der nähere Bestimmungen über eine geordnete Reihenfolge (Turnus, Bört) und einen Lotsengeldtarif enthielt. Durch den Vertrag wurde, wie in seinem § 16 ausdrücklich hervorgehoben, kein Verein begründet, sondern nur eine gegenseitige Vereinbarung getroffen. Die Bestimmungen über den Turnus wurden durch eine Börtordnung vom 31. März 1914 eingehend geregelt.

Die Cuxhavener Lotsen auf der Strecke zwischen See und Bösch schlossen sich im Jahre 1900 zur Wahrung ihrer Interessen in der „Cuxhavener Lotsenschaft" zusammen, die die Form eines eingetragenen Vereins annahm.

Im übrigen wird auf die historische Darstellung oben verwiesen, die den heutigen Stand der Entwicklung der Lotsengesellschaften darstellt.

§ 2. Der Deutsche Lotsenbund.

Gegen Ende des 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts hatten sich immer mehr Vereinigungen von Lotsen örtlich zusammengeschlossen, um, wie die Satzung der hannoverschen Elb-Lotsenbrüderschaft zu Grünendeich es ausdrückt, „die Berufsinteressen .... unter Ausschluß der Politik zu vertreten, darüber zu wachen, daß die Mitglieder bei Ausübung ihres Berufes die .... Vorschriften beachten und in erster Linie darauf zu halten, daß die Lotsen sich betragen, wie es ehrliebenden Lotsen ziemt".[258] Zu diesen Zwecken der Gesamtvertretung und Selbstverwaltung trat dann noch hinzu die Verwaltung gemeinschaftlicher Einrichtungen, insbesondere der Pensions- usw. Kassen. Zu einem Zusammenschluß dieser örtlichen Organisationen kam es im Jahre 1919, als die Verhandlungen über die Belotsung durch die Minenfelder mehrere Lotsengesellschaften auf die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit hinwiesen. Es schlossen sich zunächst im Februar 1919 die beamteten Lotsen des Reichskanals und der preußischen Ostseeküste zu einem Lotsenbund zusammen, dessen konstituierende Versammlung im März 1919 in Brunsbüttelkoog stattfand.[259]

258. § 6; Purlitz, S. 72.

259. Die gründenden Vereine waren: Der Verein der Lotsen am Kaiser-Wilhelm-Kanal zu Holtenau, der Verein der Lübecker Lotsen, der Lotsenverein Warnemünde-Rostock, die Preußische Lotsenvereinigung, der Lotsenverein Wilhelmshaven und der Verein der Emslotsen. Später sind hinzugetreten die Lotsenvereinigung Ost-Holstein, die Cuxhavener Lotsenschaft, der Allgemeine Elb-Lotsenverein, der Verein Hamburgischer Hafenlotsen, der Lotsenverein an der Unterweser, der Verein Bremer Lotsen, der Verein der Lotsen der Flensburger Förde, die Eider-Lotsenbrüderschaft, der Verein Stettiner Hafenlotsen,

Der Zweck des „Deutschen Lotsenbundes", dessen Mitglied jede selbständige Lotsenvereinigung im Deutschen Reich werden kann, ist die „Wahrung, Vertretung und Förderung der beruflichen und wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder.[260]

Angesichts des Umstandes, daß die Uebernahme des Lotswesens auf das Reich zum 1. April 1921 in Aussicht genommen ist, hat die Gründung des Bundes besondere Bedeutung auch für die Verwaltungsbehörden, da nunmehr die Interessen der gesamten Lotsenschaft diesen gegenüber durch eine einheitliche Stelle vertreten werden.

Viertes Kapitel.
Entlohnung des Lotsen.

§ 1. Allgemeines.

Einer besonderen Betrachtung bedarf die Entlohnung des Lotsen deshalb, weil sich auf diesem Gebiete manche kennzeichnenden Züge und manche partikularrechtlichen Sonderheiten des Lotsenrechts in besonderem Maße entwickelt haben. Bevor eingehender zu der Sonderform der Lotsenentlohnung, dem Lotsgeld, Stellung genommen wird, seien kurz die allgemeinen Gesichtspunkte der Entlohnung des Lotsen vorweggenommen.

In den Fällen, wo der Lotse im öffentlichen Dienst angestellt ist, ergibt sich aus dieser Natur seiner Position vielfach die Folge, daß seine Entlohnung in festem Gehalt erfolgt, ohne von dem Umfang seiner Tätigkeit abhängig zu sein. Ein solches Gehalt beziehen sowohl als Beamte wie als Angestellte im Dienst des Reichs, der Länder oder Kommunalverbände stehende Lotsen[261] als auch die privatvertraglich angestellten Lotsen der Ems-Lots-Aktiengesellschaft. Aber auch neben diesem festen Gehalt ist die Zahlung besonderer Gebührnisse, die sich nach der Zahl der gelotsten Schiffe richten, nicht ausgeschlossen. Diese Einnahmen bilden für sich entweder wieder Lotsgeld, d. h. einen in eine gemeinsame Kasse fließenden und unter die Beteiligten zur Verteilung

der Verein der Bremerhavener Hafenlotsen. Die Wilhemshavener Lotsen sind infolge der Uebernahme aller Lotsen in den Reichsdienst aus dem Deutschen Lotsenbund ausgeschieden und zum Verband der Reichsmarine-Beamten übergetreten.

260. Ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb ist nach § 3 dieser Satzungen ebenso wie die Verfolgung politischer oder religiöser Zwecke von der Tätigkeit des Bundes ausgeschlossen. Der Bund hat die Rechtsform eines rechtsfähigen Vereins angenommen und ist am 4. Juli 1919 in das Vereinsregister des Amtsgerichts zu Eddelak eingetragen worden.

261. So die Reichslotsen an der Jade und am Kaiser-Wilhelm-Kanal, die Hamburger und Stettiner Hafenlotsen und die von Warnemünde, ferner sämtliche preußische Lotsen an der Ostsee, z. B. die in Swinemünde. (Vgl. Purlitz, S. 155.)

gelangenden Betrag,[262] oder eine Sondergratifikation, die dem einzelnen Lotsen unmittelbar für seine Tätigkeit zufließt.[263] Ist das letzte der Fall und beruht die Zahlung der Gratifikation nicht auf freier Vereinbarung zwischen Schiffsführer und Lotsen oder auf einer freiwilligen Bereitwilligkeit des ersten, sondern auf festen Tarifen, so sind diese Gratifikationen als „Gebühr" im Sinne des Verwaltungsrechts aufzufassen.

Neben dieser gemischten Form der Entlohnung, in der Gehalt und variable Bestandteile nebeneinanderstehen, findet sich endlich noch die Form, daß das Lotseneinkommen zwar grundsätzlich von der Leistung abhängt, also aus Lotsgeld besteht, daß aber der Staat seine Pflicht zur Existenzsicherung dem einen im öffentlichen Interesse liegenden Beruf ausübenden Lotsen gegenüber dadurch erfüllt, daß er dem Lotsen ein Mindesteinkommen aus eingehenden Lotsgeldern gewährleistet.[264] Gerade diese letzte Art scheint in der neuesten Zeit die weitesten Entwicklungsmöglichkeiten in sich zu schließen.[265]

Im übrigen besteht die Entlohnung des Lotsen aus Einzelbestandteilen, die sich nach den örtlichen Umständen und nach dem Umfang der Tätigkeit richten.[266]

Wo diese Nebenbezüge in Geld bestehen, kann sie der Lotse als Sondereinnahme für sich betrachten, und ist nicht verpflichtet, sie bei der Lotsgeldverteilung mit einzuwerfen.

262. So die Reichslotsen auf der Jade (§ 17, Ziff. 3 der Dienstanweisung, Purlitz, S. 23) und am Kaiser-Wilhelm-Kanal (neben festem Gehalt Kriegsschiffsprämien und Tonnengelder) die Flußlotsen auf der Weser und im Hamburger Hafen, sowie die Emslotsen.

263. Die Emslotsen erhalten außer festen Bezügen und Anteil am Lotsgeld Kopfprämien für jedes bediente Schiff. Solche erhalten auch die städtischen Lotsen von Warnemünde-Rostock unter der altertümlichen Bezeichnung „Foye". (Foye oder Voje, gleichbedeutend mit Trinkgeld, vgl. Ferber, Lotswesen S. 24.)

264. So auf Schlei und Eider und bei der Cuxhavener Lotsenschaft.

265. S. S. 85.

266. Hierher gehören Wegegelder, die für den Fall gezahlt werden, daß der Lotse zu einer anderen Station bestellt wird, als für das Betreten der Schiffe sonst üblich ist (vgl. für die Lotsen am Kaiser-Wilhelm-Kanal den bei Purlitz, S. 98, abgedruckten Tarif). Ferner erhält der Lotse Tagegelder für den Fall, daß er durch längere Inanspruchnahme oder durch Verzögerung der Reise über die übliche Zeit hinaus in Anspruch genommen oder in weiterer als der üblichen Entfernung von seinem Stationsort abgesetzt wird (vgl. Purlitz, S. 99 zu IV, S. 41 zu 7, 62/63, S. 117 zu 3 und 4 usw.) Endlich steht ihm für die Zeit, die er im Berufe auf dem gelotsten Schiffe verbringt, üblicherweise Kost, und bei Uebernachtung Nachtquartier zu.

§ 2. Das Lotsgeld.

Lotsgeld ist diejenige Summe, die, regelmäßig in von vorn herein bestimmter Höhe, als Entgelt für die Lotsung gezahlt wird und regelmäßig nicht dem einzelnen Lotsen, sondern der Lotsengesamtheit zugute kommt.

Aus dieser Begriffsbestimmung ist zu ersehen, daß zwei der Merkmale, nämlich die Zahlung nach festem Tarif und die Verteilung des Lotsgeldes unter die Gesamtheit der Lotsen, für den Begriff des Lotsgeldes zwar nicht wesentlich, aber doch mit ihm in der Regel verbunden sind.

Beide Gesichtspunkte werden daher bei der nachfolgenden Erörterung zu beachten sein.

I.

Festlegung des Lotsgeldes.

Das Lotsgeld als besondere rechtliche Einrichtung hängt begriffsnotwendig zusammen mit der Tätigkeit öffentlicher oder öffentlich überwachter Lotsen. Das, was der wilde Lotse als Entgelt für die Lotsung erhält und in die eigene Tasche steckt, kann zwar auch als Lotsgeld angesprochen werden, bedarf aber keiner besonderen rechtlichen Betrachtung, weil es sich hier lediglich um die Vergütung aus einem privatrechtlichen Werkvertrag handelt. Im Rahmen dieser öffentlichrechtlichen Betrachtung hingegen spielt das Lotsgeld nur insoweit eine Rolle, als Gesichtspunkte des öffentlichen Rechts in Frage stehen.

Hierbei steht in erster Linie die Frage, ob die Oeffentlichkeit Einfluß auf die Höhe des Lotsgeldes ausübt oder nicht. Eine solche Festlegung fordert einmal das schützenswerte Interesse der lotsensuchenden Schiffahrt, sodann aber auch die Verhinderung unlauteren Wettbewerbs gegenüber den geschützten Lotsen selbst. Wenn der Staat auch in letzter Beziehung den Schutz der Lotsen ihrer Selbsthilfe anvertrauen könnte, so muß er dennoch seinem Aufgabenkreis gemäß in erster Beziehung schützend eingreifen, wofern überhaupt er mit der Regelung des Lotsenwesens sich befaßt.

Demgemäß finden wir schon frühzeitig eine Regelung des Lotsgeldes durch Tarife, und zwar ist auch hier Holland und in Deutschland Hamburg bahnbrechend gewesen.

Dort stellte der Rat schon 1639 einen festen Tarif für das Lotsgeld auf, der nach Jahreszeit, Entfernung und Schiffsgröße abgestuft war.[267] Die Pilotageordnung von 1656 setzte dann in Ziff. 8[268] zum ersten Male die Höhe des Lotsgeldes nach dem

267. Ferber, Lotswesen, S. 22/23.

268. a. a. O. Anl. VI.

Tiefgang des Schiffes fest, eine Berechnung, die sich bis in die Jetztzeit erhalten hat; die Abstufung nach Jahreszeit und Entfernung blieb; als neue kam eine solche für die Höhe der Ladung hinzu.[269]

Nicht überall wird für Lotsungen ein besonderes Lotsgeld erhoben. In zahlreichen Hafenstädten, namentlich der Ostsee, findet Zahlung von Lotsgeld überhaupt nicht statt.[270] In anderen Fällen ist das Lotsgeld in Hafenabgaben oder anderen Gebühren enthalten.[271] Auch in diesen Fällen aber ist der Charakter des Lotsgeldes nicht völlig verloren gegangen, denn die Lotsen erhalten von denjenigen Gebühren, durch die das Lotsgeld abgegolten ist, dennoch einen Prozentsatz als Sondervergütung für ihre Tätigkeit.[272]

II.

Zahlung des Lotsgeldes.

1. Daß das Lotsgeld an den einzelnen Lotsen unmittelbar gezahlt wird, ist zwar der ältere und einfachere Fall, kommt aber im modernen Lotsenwesen nur noch vereinzelt vor.[273]

269. Die modernen Tarife (Taxordnungen) setzen fast durchweg die Höhe des Lotsgeldes in Abstufungen nach dem Tiefgang fest, und zwar so, daß für jeden Meter Tiefgang ein bestimmter Betrag zu zahlen ist. Daneben ist vielfach eine Abstufung nach der Jahreszeit geblieben (vgl. statt vieler Taxen die Tarife bei Purlitz, S. 49, 74 usw.) Statt des Tiefgangs wird aber auch der Rauminhalt des Schiffes als Grundlage für die Festsetzung der Lotsentaxe genommen (vgl. z. B. Purlitz, S. 150).

270. So in Kolbergermünde, Rügenwaldermünde, Stolpmünde, Memel (Purlitz, S. 155, 156, 167).

271. So im Hamburger Hafen in den Hafenmeistergebühren, im Reichskanal in den allgemeinen Kanalabgaben (Purlitz S. 85).

272. So im Hamburger Hafen 20% der Hafenmeistergebühren, im Kanal Prämien.

273. Auf der Elbe haben die Lotsen nur bis 1657 das Lotsgeld selbst in Empfang genommen und quittiert, aber auch dort mußten sie es mit einer Einnahmebuchbescheinigung an ihren vorgesetzten Lotsschiffer abliefern (Ferber, Lotswesen, S. 10). In neuerer Zeit finden wir die Erhebung des Lotsgeldes durch den Lotsen selbst unter anderem bei den Lotsen an der Schlei, die nicht als Stationslotsen in festem Dienst stehen (Reglement für die Schleilotsen § 5 (Purlitz, S. 113). Auch hierbei ist, wie im alten Hamburg und wie bei der Zahlung des Lotsgeldes an eine gemeinsame Kasse, die Ausstellung eines Lotszettels durch den Lotsen Vorschrift. Diese Bezeichnung ist die althergebrachte Ausdrucksweise für die Quittung, die der Lotse dem zahlenden Schiffer erteilt. Ihr Zweck ist ein verschiedener. Dort, wo das Lotsgeld nach Gebühren erhoben wird, sichert der Lotse dem Schiffer die Nachprüfbarkeit

Je nachdem sich der Staat um das Lotswesen überhaupt mehr oder weniger bekümmert, wendet er sein Augenmerk auch der Art der Erhebung des Lotsgeldes zu. Die Erhebung durch den Lotsen selbst oder durch eine von den Lotsen frei vereinbarte Stelle wird also dort die Regel bilden, wo der Staat sich gar nicht oder nur in sehr geringem Umfange um das Lotswesen bekümmert. Dort wo die Staatsaufsicht stärker ist, wird der Staat seine Mitwirkung bei Bestimmung der Kasse oder alleiniges Bestimmungsrecht verlangen. Demgemäß haben wir dort, wo Zahlung des Lotsgeldes nicht an den Lotsen unmittelbar erfolgt, zu unterscheiden, ob Zahlungsempfänger eine von der Lotsengesamtheit beauftragte oder eine zwischen Lotsengesamtheit und Staat vereinbarte oder endlich eine vom Staat einseitig bestimmte Stelle ist. Die Abgrenzung hiernach ist nicht rein äußerlicher Art, sondern ist zugleich ein Merkmal für die öffentlichrechtlichen Beziehungen zwischen Lotsenschaft und Staat hinsichtlich des Lotsgeldes, sowie für das Wesen des Lotsgeldes selbst.

2. Die Bestimmung einer Stelle, an die das Lotsgeld abzuliefern ist, durch die Lotsengesamtheit selbst findet sich naturgemäß dort, wo die Lotsvereinigungen sich besonders stark entwickelt haben.[274]

in Bezug auf die Höhe des erhobenen Lotsgeldes. Gleichzeitig dient er dem Schiffer als Nachweis für die Zahlung gegenüber den dem Lotsen vorgesetzten Stellen und gegenüber etwaigen Hafenbehörden. Ein von dem Schiffer häufig auszustellender Gegenschein oder ein Teil des Lotszettels, der, mit oder ohne Unterschrift der Schiffers, in der Hand des Lotsen zurückbleibt, dient diesem zum Nachweise des erhaltenen Lotsgeldes der Stelle gegenüber, an die das Lotsgeld abzuliefern ist. Sein Zweck kann aber auch lediglich der sein, die Unterlage für verwaltungsmäßige Nachprüfungen darüber zu bieten, ob der Lotse bei seinen Forderungen innerhalb der Taxe oder mangels einer Taxe innerhalb angemessener Grenzen geblieben ist. (Reglement f. d. Schleilotsen § 7, Purlitz, S. 113). Bei der neuerdings einsetzenden scharfen Steuerkontrolle hat endlich die Steuerbehörde ein Interesse an der Einsicht dieser Gegenbescheinigungen, aus denen das Einkommen des Lotsen zwanglos festzustellen ist.

274. Auf der Unterelbe, wo die Lotsenbrüderschaften eine besonders mächtige Position und großes Ansehen genossen und genießen, hat von jeher die Einrichtung bestanden, daß die Lotsen zum mindesten einen Teil des Lotsgeldes, an die Kasse der Brüderschaft abliefern. So bestimmt schon die Gründungssatzung der Oevelgönne-Neumühlener Brüderschaft von 1745, daß „nach dem bisher üblichen Gebrauch für jedwedes von den Interessenten bedientes Schiff" ein Betrag von 2—8 Schilling in die gemeinsame Kasse zu zahlen ist. Auch jetzt noch wird nach dem von den Bevollmächtigten der Elblotsenbrüderschaften (Oevelgönne-Neumühlener Lotsenbrüderschaft, Hannoversche Lotsenbrüderschaft, Blankeneser Lotsenbrüderschaft, Hamburger

In derartigen Fällen besteht an dem der gemeinsamen Stelle zufließenden Lotsgeld kein Anteil des Lotsen nach Bruchteilen in Höhe der auf ihn entfallenden Einzahlungsbeträge. Das Lotsgeld bildet vielmehr entweder ein selbständiges Zweckvermögen oder es gehört zum Vermögen derjenigen Stelle, die es einzieht und verwaltet, ist also entweder Vereins- oder Gesellschaftsvermögen der Lotsenbrüderschaft oder Vermögen einer bürgerlichrechtlichen Vereinigung, zu der sich, wie im Falle der Elblotsenkorporationen, mehrere Brüderschaften zusammengeschlossen haben. Der einzelne Lotse hat daher nur gegen diejenige Stelle, die die gemeinsame Kasse verwaltet, einen Anspruch darauf, daß das einkommende Geld, und zwar nicht nur das von ihm einkommende, satzungsgemäß verwaltet wird. Dem Staate hingegen steht ein Anspruch in dieser Beziehung überhaupt nicht zu. Auch dort, wo etwa die Lotsengesamtheit Aufgaben übernommen hat, deren Erfüllung im Staatsinteresse liegt und mit Hilfe der einkommenden Gelder bewirkt werden soll, kann nicht etwa der Staat seinerseits die Gelder in die Hand nehmen, um die Durchführung der Aufgaben (z. B. Unterhaltung von Stationen) zu sichern, sondern er kann höchstens, soweit ihm Reglements keine anderen Handhaben bieten, die einzelnen Vorstandsmitglieder durch polizeiliche Verfügung zur Erfüllung der dem Staate gegenüber übernommenen Pflichten anhalten.

Die Fälle, in denen die Zahlung des Lotsgeldes an eine zwischen den Lotsen und dem Staat vereinbarte Stelle vor sich geht, entziehen sich bei der örtlich verschiedenen Entwicklung einer allgemein gültigen Beurteilung. Entscheidend für die Abgrenzung der Zuständigkeit der Selbstverwaltungskörper der Lotsenschaft und der staatlichen Organe ist die jeweils verschiedene geschichtliche Entwicklung.[275]

Vollotsen) am 13. November 1908 vereinbarten „Reglement für die Hauptlotsenstation in Brunsbüttelkoog" eine Stationskasse gebildet, in die für jedes gelotste Schiff ein „Börtgeld" in einer allmonatlich vom Vorstande festgesetzten Höhe einzuzahlen ist (§ 64).

275. Der berühmteste, aber auch bestrittenste Fall, in dem die Zahlung des Lotsgeldes an eine zwischen den Lotsen und dem Staat vereinbarte Stelle vor sich geht, ist der der Cuxhavener Staatslotsen. Die Zahlung des Lotsgeldes an eine staatliche Stelle geht in Hamburg zurück bis auf das Jahr 1657, in dem es den Hamburger Lotsen verboten wurde, das Lotsgeld selbst in Empfang zu nehmen. Die Bescheinigung über die Lotsung hatten sie vielmehr an den Lotsinspektor in Cuxhaven oder den Admiralitätsschreiber in Hamburg abzuliefern, die ihrerseits die Einziehung des Lotsgeldes übernahmen und es nach Abzug eines Betrages für die Einziehung unter die Lotsen verteilten (Ferber, Lotswesen, S. 10, 11). Dieser Zustand blieb im wesentlichen bis zum Jahre 1861 erhalten, wo in dem Reglement für die Lotskreuzer und Kreuzerlotsen ausführliche Bestimmungen über die Einziehung

3. In den Fällen endlich, in denen eine starke staatliche Organisation des Lotsenwesens vor sich gegangen ist, wird das Lotsgeld in der Regel unmittelbar oder mittelbar an eine vom Staat bestimmte Stelle, vielfach an den staatlichen Aufsichtsbeamten

und Verteilung des Lotsgeldes getroffen wurden. Das Lotsgeld wurde von dem Arsenalinspektor, dem späteren Marineinspektor, eingezogen und verteilt, der für seine Mühewaltung 1 % vorweg erhielt. Von dem Bruttolotsgeld wurde alsdann zunächst die feste Vergütung für die Revierlotsen abgezogen, die die Schiffe von Cuxhaven bis zur Bösch brachten. Von dem verbleibenden Rest erhielt die Finanzdeputation 40 %, die Lotsenwitwenkasse 5 %, die Kapitäne der Lotsenfahrzeuge 2 M. für jedes Schiff und die Matrosen zusammen 3 M. für jedes Schiff. Nach Abzug der Auslagen für Proviant und Feuerung erhielt sodann jeder Kapitän einen Kopfteil, während der Rest auf die Lotsen nach einem komplizierten Partensystem verteilt wurde. Diese Handhabung ist auch nach einer Neuregelung im Jahre 1902 im wesentlichen in Kraft geblieben. Es erhält darnach der Staat 40 %, die Lotsenwitwen- und Invalidenkasse 7 %. 1 % wird für die Verteilung abgezogen und nach Abzug weiterer Einzelbeträge ergeben sich etwa 52 %, die unter die Lotsen nach dem alten sehr verwickelten Partensystem verteilt werden (Brinckmann, S. 19; auf S. 20 ist das Partensystem in seinen hier nicht näher in Frage kommenden Einzelheiten ausführlich dargestellt). Als Entgelt für seinen Anteil am Lotsgeld unterhält der Staat die Lotseinrichtungen, insbesondere die Lotsenschiffe, und übernimmt die Verpflegung der Lotsen auf den letzteren. Die rechtliche Stellung zwischen Staat und Lotsenschaft und damit auch der rechtliche Charakter des Cuxhavener Lotsgeldes selbst ist stark umstritten. Der Hamburgische Staat vertritt den Standpunkt, daß das Lotsgeld eine öffentliche Gebühr sei, die ihm zustehe und aus der er die Kosten der Unterhaltung des Lotsenwesens bestreite, insbesondere auch dadurch, daß er den Lotsen einen Teil des Lotsgeldes als Entgelt für ihre Tätigkeit überlasse. Diese Stellungnahme des Staats hat besonders in zwei Punkten Anlaß zu Streitigkeiten gegeben: einmal hat der Staat den Lotsen eine Abrechnung über das Lotsgeld verweigert, und sodann hat er während des Krieges, als die Cuxhavener Lotsen im Reichsmarinedienst standen und somit vom Reich Gehalt und Unterhalt bezogen, den Lotsen ihren Anteil am Lotsgeld nicht ausgezahlt, sondern zunächst einbehalten und späterhin dem Reichsmarineamt überwiesen.

Die Cuxhavener Lotsenschaft vertritt in beiden Beziehungen den entgegengesetzten Standpunkt. Sie nimmt auf Grund der geschichtlichen Entwicklung an, daß die Rechtslage als eine Vereinbarung zwischen Lotsenschaft und Staat darüber aufzufassen sei, daß der Staat die Unterhaltung der Lotseneinrichtungen und die Verteilung des Lotsgeldes gegen Entgelt für die Lotsenschaft übernehme, und sieht somit die Stellung zwischen Lotsenschaft und Staat als eine privatrechtliche Vereinbarung an. Demgemäß hat die Lotsenschaft durch einen ihrer ehemaligen Angehörigen im Jahre 1913 den Hamburgischen Staat auf Rechnungslegung bezüglich des Lotsgeldes verklagt und vor dem Landgericht Hamburg ein obsiegendes Urteil erstritten (Akten H. / Hamburgischen Staat Z. VII, 310/12; vgl. oben S. 42). Das Landgericht

Hamburg hat sich in jenem Urteil auf den Standpunkt gestellt, daß der Staat die Lotsgelder nicht im eigenen, sondern im fremden Interesse einnehme und unter die Lotsen verteile, und hat als Argument dafür besonders angeführt, daß der Marineinspektor als staatlicher Beamter für die Verteilung der Lotsgelder ein besonderes Entgelt erhalte, was zwingend auf eine außerhalb seiner Amtstätigkeiten liegende Arbeit hinweise; außerdem erschienen die Lotsgelder nicht im Hamburgischen Etat, was nötig wäre, wenn der Staat sie mit Recht als öffentliche Abgaben charakterisieren wolle.

Wenn das Oberlandesgericht Hamburg und das Reichsgericht, wie ebenfalls bereits oben ausgeführt, das landgerichtliche Urteil nicht bestätigt haben, so besagt das nichts gegen dessen Richtigkeit; denn die ändernden Entscheidungen der oberen Instanzen beruhen auf formalen Gründen und entscheiden die hier in Betracht kommende Rechtsfrage nicht. Die sachliche Entscheidung über die rechtliche Natur des Lotsgeldes und die Stellung zwischen Lotsenschaft und Hamburgischen Staat scheint vielmehr durch das Landgericht zutreffend präsiziert zu sein. Den gleichen Standpunkt vertritt Dr. Ehlers in seinem Aufsatz „die rechtliche Natur des Hamburger Lotsgeldes" (Hamburgischer Korrespondent Nr. 318 vom 25. Juni 1911, 5. Beil.), in dem er nach ausführlicher Würdigung der historischen Entwicklung zu dem Ergebnis kommt, daß das Lotsgeld nicht eine öffentliche Schiffahrtsabgabe, sondern ein den Lotsen für die Lotsung zukommendes Entgelt ist, von dem der Staat vereinbarungsgemäß einen Teil als Entschädigung für seine den freien Lotsen gegenüber übernommenen Dienste einbehält.

Dieser zutreffende Standpunkt ist auch maßgebend für die Entscheidung der Frage der vom Hamburgischen Staat im Kriege einbehaltenen Lotsgelder. Bereits oben war kurz erwähnt, daß die Lotsen bei Uebernahme des gesamten Seelotswesens an der Elbe auf das Reich als Kriegslotsen mit fester Besoldung der Kriegsmarine des Deutschen Reichs eingegliedert wurden. Während dieser Zeit behielt der Hamburgische Staat die sonst den Lotsen zufließenden 52 % des Lotsgeldes ein und verpflichtete sich dem Deutschen Reich gegenüber im Vertrag vom 15. Dezember 1915, denjenigen Teil der Lotsgelder, der im Frieden für die Bezahlung der Lotsen und ihre Verpflegung verwendet wird, der Reichsmarine zur Verfügung zu stellen. Ist der Standpunkt der Cuxhavener Lotsenschaft, daß die eingehenden Lotsgelder ihr gehören und daß der Hamburgische Staat sie nur auf Grund einer besonderen Vereinbarung verwaltet, richtig — und man wird ihm nach den obigen Gedankengängen wohl zustimmen müssen—, so ist der Anspruch der Cuxhavener Lotsenschaft gegen den Hamburgischen Staat durch dessen Vereinbarung mit dem Deutschen Reich unberührt geblieben und Hamburg nach wie vor zur Herausgabe der einbehaltenen Lotsgelder verpflichtet. Der Standpunkt des Hamburgischen Staats ist übrigens auch insofern unlogisch, als den ebenfalls im Dienste der Reichsmarine befindlich gewesenen früheren Lotsenanwärtern und Matrosen ihr Anteil am Lotsgeld ausbezahlt wurde, ebenso wie dies bei

gezahlt.[276] Häufiger als die unmittelbare Zahlung an eine vom Staat bestimmte Stelle ist jedoch — nicht ganz folgerichtig, aber durch die Natur der Verhältnisse bedingt — die Zahlung an den Lotsen selbst, der das Lotsgeld aber sofort an die Behörde weiterzuliefern hat. Der Fall deckt sich also nicht mit dem erstangeführten, in dem der Lotse das Geld für sich behalten kann.[277]

In allen diesen Fällen stellt das Lotsgeld, wenn es auch an den Lotsen selbst gezahlt wird, kein Entgelt für die Lotsung im privatrechtlichen Sinne, sondern eine öffentlichrechtliche Abgabe dar, die dem ausführenden Lotsen ganz oder teilweise[278] überlassen wird. Dabei findet sich in der Praxis auch die Vereinbarung mehrerer Uferstaaten über eine gemeinsame Behandlung und Verteilung des einkommenden Lotsgeldes.[279]

III.

Verwendung des Lotsgeldes.

Zu betrachten ist endlich die Verwendung des Lotsgeldes, die entsprechend der verschiedenartigen Natur des Lotsgeldes mannigfaltig ist.

Keiner besonderen Erörterung bedarf der Fall, in dem das Lotsgeld als staatliche Gebühr erhoben wird, und den Lotsen nicht zugute kommt. Diesem ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Emslotsgesellschaft, wo die Gesellschaft das ganze Lotsgeld vereinnahmt, dem Lotsen aber keinen Anteil am gesamten Lotsgeld, sondern nur eine Prämie für jedes von ihm gelotste Schiff zuweist.

Abgesehen von diesen Fällen ist der eigentliche Zweck des

den zur Reichsmarine eingezogenen Lotsen auf der Weser und Jade der Fall war.

276. So erfolgt Zahlung des Lotsgeldes bei den Eider-Lotsen an den staatlich angestellten Oberlotsen, der alsdann die Verteilung übernimmt (Purlitz, S. 78).

277. Eine derartige Bezahlung des Lotsgeldes besteht z. B. bei den Reichslotsen auf der Jade (§ 17, Ziff. 2 der Dienstanweisung; Purlitz, S. 25) den Seelotsen an der Weser (§ 15 der drei Lotsenordnungen; Purlitz, S. 46, 55, 58), den festen Lotsen bei der Lotsenstation Schleimünde (§§ 5, 14 des Reglements; Purlitz, S. 113 f.), den Lotsen der Station Bülk-Laboe (§ 9, Abs. 5 des Reglements; Purlitz, S. 120) usw.

278. So auf der Jade 25 %: Dienstanweisung § 17, Ziff. 3 (Purlitz, Seite 23).

279. So schon zwischen Bremen und Hannover bezüglich der Weser-Seelotsen im Jahre 1832 (Purlitz, S. 42) eine Vereinbarung, die im Jahre 1903 durch den Hinzutritt von Oldenburg erweitert und ergänzt wurde. (Vgl. oben S. 17.)

Lotsgeldes der, zum mindesten zum größten Teile unter die Lotsen verteilt zu werden. Denn auch dort, wo die Lotsen auf feste Einnahme angewiesen sind, bedeutet das Lotsgeld vielfach einen sehr erheblichen Zuschuß zu ihrer Besoldung. Daneben aber stehen andere Ausgaben, die durch das Lotsgeld gedeckt werden sollen und zu deren Begleichung entweder ein Teil des Lotsgeldes vorweg dem Lotsen von der einnehmenden Stelle garnicht ausgezahlt oder nachträglich von ihm abgeführt wird. Hierzu rechnet in erster Linie die Bezahlung gemeinsamer Ausgaben, insbesondere die Unterhaltung von Lotsschiffen, Lotsenstationen usw.[280] Ferner kommt in Betracht die Besoldung gemeinsamer Angestellter, insbesondere der Lotsschiffer und Matrosen.[281]

Die bedeutsamste Rolle spielt jedoch überall der Abzug, den die Lotsen zu dem Zwecke machen, um ihre Pensions-, Witwen- und Waisenkassen zu unterhalten.[282] Ueber deren Einrichtung ist bereits oben S. ?? ausführlicher gesprochen. Hier findet sich eine Organisation der Selbsthilfe, die in ihrer Geschlossenheit und durch die Jahrhunderte fortgesetzten Einheitlichkeit aufs höchste Achtung abgewinnen muß.

Letzten Endes kommt noch in Frage, daß ein Teil des Lotsgeldes dem Staat zufließt, der dafür seinerseits gewisse Verpflichtungen gegenüber den Lotsen übernimmt.[283]

Dritter Teil.

Reform des Lotsenrechts.

Erstes Kapitel.

Erprobung des bisherigen Lotsenrechts, insbesondere in und nach dem Weltkriege.

Die Uebersicht über das zurzeit geltende Lotsenrecht dürfte gezeigt haben, daß sich auf diesem Gebiete eine Rechtszersplitterung zeigt, die nicht allein aus der partikularen Rechtsentwicklung sondern insbesondere auch daraus zu erklären ist, daß auf die Stellung der Lotsen die geschichtliche Entwicklung maßgebenden

280. So schon im 17. Jahrhundert in Hamburg, wo der Lotseninspektor 25 %, jeder der beiden Lotsschiffer 12½ % des Lotsgeldes erhielten. Siehe Ferber, Lotswesen S. 11, 16.

281. Vgl. Anm. 274 (Unterhaltung der Lotsenstation Brunsbüttelkoog).

282. Vgl. die S. 69 in Anm. 254 aufgeführten Fälle.

283. Vgl. Anm. 275 bezüglich der Abführung von 40 v. H. des Lotsgeldes der Cuxhavener Seelotsen an den Hamburgischen Staat.

Einfluß gehabt hat. Nur so läßt es sich etwa erklären, daß z. B. auf Elbe und Weser eine Vielzahl von Regelungen der Lotsenrechtsverhältnisse vorkommt. Alles in allem bietet das Lotsenrecht heute ein so buntscheckiges Bild, wie man es in der Zeit des einigen Deutschen Reichs eigentlich nicht mehr erwarten sollte.

Seine Feuerprobe hat das Lotsenrecht in der Zeit des Weltkriegs und der ihm nachfolgenden Zeit der Revolution zu bestehen gehabt. Im Gegensatz zu der Kriegszeit, in der die Stellung der Lotsen sich im wesentlichen sichtlich entwickelt hat, hat die Nachkriegszeit auf das Lotsenwesen der verschiedenen Gegenden ganz verschieden eingewirkt. Vom Einfluß des Krieges und der Revolution sind fast gänzlich verschont geblieben diejenigen Lotsen, die in festbesoldeten Beamtenstellungen waren. Ihnen blieb trotz aller Umwälzung der Verhältnisse ihr festes Einkommen erhalten, so daß sich ihr Interesse mit dem aller Staatsbeamten im wesentlichen auf die Sorge um eine Anpassung des Gehalts an die verteuerte Lebenshaltung beschränken konnte.[284]

Größer waren die Sorgen und Kämpfe der konzessionierten Lotsen. In den Jahren seit 1914 hat sich gezeigt, daß die Selbständigkeit und Freiheit dieser Lotsen gewaltige Opfer gefordert hat und nur unter schweren Kämpfen und weitgehenden Einschränkungen aufrechterhalten werden konnte.

In der Kriegszeit selbst zeigte sich dies noch nicht in so starkem Umfange. Der weitaus größte Teil der Lotsen wurde zum Marinedienst eingezogen und hatte, seinen Kenntnissen und Fähigkeiten entsprechend, dort die Stellung eines Deckoffiziers inne. Daneben blieb den Lotsen in einzelnen Fällen auch noch ihr Anteil an dem infolge der Handelseinschränkung allerdings außerordentlich verringerten Lotsgeld. Hierbei aber zeigte es sich schon, daß die Stellungnahme der Behörden, mit denen die Lotsen der verschiedenen Gebiete zu tun hatten, eine recht unterschiedliche war. Bereits oben[285] war der Streit erwähnt, der zwischen den Cuxhavener Seelotsen und dem hamburgischen Staat ausgebrochen war, weil dieser den Anteil der Lotsen am Lotsgeld während des Krieges an das Deutsche Reich abgetreten hatte. Auch die Ems-Lotsgesellschaft enthielt den zum Marinedienst eingezogenen Lotsen ihren Anteil am Lotsgeld vor, obwohl sie den Dienst für die Gesellschaft weiter versahen. Die Reichsmarineverwaltung hingegen beließ den Jadelotsen auch während des Krieges ihren 25 %igen Anteil am Lotsgeld. Ebenso geschah dies mit den Lotsen der drei Seelotsen-Gesellschaften auf der Weser.

284. Kriegsteuerungszulagen, Einreihung in Klasse V der Besoldungsordnung.

285. S. Anm. 275.

Schwieriger gestaltete sich das Geschick derjenigen Lotsen, die nicht mehr militärpflichtig und militärfähig waren. Selbst dort, wo Lotsungen auch während des Krieges noch vorgenommen werden konnten, sank ihr Einkommen so beträchtlich, daß sie in schwere Bedrängnis gerieten.[286]

Das Schicksal der meisten Lotsengesellschaften und Lotsenbrüderschaften wurde, im Gegensatz zu dem Schicksal des einzelnen Lotsen durch den Krieg verhältnismäßig wenig berührt. Immerhin zeigen sich auch hier recht verschiedene Verhältnisse.[287]

Alle Schwierigkeiten aber wurden ins Unendliche vermehrt durch die Umgestaltung der Verhältnisse, die der unglückliche Ausgang des Krieges mit sich brachte. Die zunehmende Teuerung zog nicht nur eine ins Uferlose steigende Vermehrung der Kosten der Lebenshaltung nach sich, sondern erhöhte auch für diejenigen Lotsen, die ihre Betriebsmittel selbst zu unterhalten hatten, die Spesen in einem nie für möglich gehaltenen Umfange. Während so die Ausgaben stiegen, sanken die Einnahmen in erschreckender Weise unter den Friedensstand infolge der Verringerung der Handelsflotte durch Kriegsverluste und Auslieferungen, infolge der Absperrung Deutschlands vom Welthandel und infolge der noch lange nicht beseitigten Minengefahr. Dabei trat immer mehr die Forderung der Lotsen zu Tage, daß der Staat den Lotsen, deren öffentlicher Beruf durch den Krieg in besonders harter Weise vernichtet worden war, dadurch einen Ausgleich biete, daß er ihnen durch Garantie eines Mindesteinkommens wenigstens das Existenzminimum sichere. Diese Bestrebungen und Kämpfe sind fast überall dort, wo es sich nicht um fest besoldete beamtete Lotsen handelte, in gleicher Weise in Erscheinung getreten.[288]

286. Noch schlimmer war es aber bei der Ems-Lotsengesellschaft, wo den nicht zum Heeresdienst eingezogenen Lotsenschiffern keine Prämien mehr für die gelotsten Schiffe ausgezahlt wurden, obwohl die Gesellschaft die Lotsgelder wie im Frieden kassierte.

287. So konnte die Emslotsengesellschaft, die ja allerdings weniger als Vereinigung denn als Arbeitgeber von Lotsen in Frage kommt, im Kriege durch die restlose Vereinnahmung der Lotsgeldanteile eine beträchtliche Vermögensvermehrung buchen, während die Gesellschaft der Bremer Flußlotsen infolge der Verteuerung aller Betriebsmittel und der Fertigstellung ihres neuen Lotsenhauses in Bremerhaven ihre Rücklagen fast ganz aufbrauchen mußte.

288. Die schärfste Zuspitzung erlitten jedoch durch die Nachkriegszeit die Verhältnisse der Cuxhavener Seelotsen (die folgenden Ausführungen beruhen auf „Hansa, Deutsche Nautische Zeitschrift" 57, Jahrg. Nr. 26, S. 534 f.) Diese legten zunächst nicht den nötigen Nachdruck auf den Ausbau und die Erhöhung der Tarife, sondern verlangten und erhielten die Garantie eines

Alle diese innere und äußere Zerrissenheit fordert mit Macht eine baldige Reform des heutigen Lotsenrechts.

Mindesteinkommens von 500 M. monatlich, das ihnen der Hamburgische Staat ohne Rücksicht auf ihren Lotsengeldanteil zahlte. Die trotzdem unter den Lotsen fortbestehende Not machte die Lotsen erfinderisch. Ihre Tatkraft und Initiative zeigt sich darin, daß sie einen Ueberseelotsendienst durch die Nordseeminenfelder einrichteten, dessen Tarife in Anlehnung an die Entlohnung der ausländischen Lotsen in fremder Währung ausgestaltet wurden. Als Ende 1919 der Hamburgische Staat den Zuschuß an die Lotsen wegfallen ließ und die Anzahl der konzessionierten Lotsen um etwa ⅓ herabsetzte, erboten sich die Lotsen für ihre arbeitslos gewordenen Kollegen den Ueberseedienst durch Errichtung von Stationen in der südlichen Nordsee und im englischen Kanal zu erweitern, verlangten aber für die im Elblotsdienst notwendigen Lotsen eine Erhöhung der bestehenden Tarife um 300 %. Nach langen Verhandlungen wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1920 ab zwischen Staat und Lotsenschaft vereinbart, daß den Lotsen ein monatliches Einkommen von 750 M. dergestalt garantiert wurde, daß die Einnahmen aus den Lotsengeldern, soweit sie diesen Betrag nicht erreichten, um die Differenzsumme erhöht wurden. Das Mindesteinkommen von 750 M. sicherte jedoch nicht einmal den notwendigen Lebensbedarf, da etwa 150 bis 200 M. Berufsunkosten davon abgingen. Die Lotsenschaft sah daher ein, daß nur im Wege einer zeitgemäßen Erhöhung der Tarife eine Gesundung des Lotsenwesens möglich wäre und forderte daher einen Aufschlag von 500 % auf die hamburgische Seelotsgeldtaxe für die nach Hamburg bestimmten Schiffe, auch wenn sie den Kaiser-Wilhelm-Kanal passierten. Mit dieser für ihre Lebensbedürfnisse erforderlichen Einkommenserhöhung forderten die Lotsen die Einführung einer sachgemäßen Lotsenordnung, weil gerade ihre Berufsverhältnisse einer klaren Regelung bedurften und die Revision der aus dem Jahre 1637 stammenden und seit 1844 unveränderten Lotsenordnung trotz vielfacher Versprechungen nie zur Tat geworden war. Da die Lotsen jedoch keine Möglichkeit sahen, die von ihnen immer wieder erstrebten Forderungen, deren Erfüllung für sie eine Lebensnotwendigkeit war, im Wege von Verhandlungen durchzusetzen, traten sie — das erste und bisher einzige Mal in der Geschichte des deutschen Lotsenwesens — im Juni 1920 in den Ausstand. Nunmehr erfolgte eine Einigung sehr schnell. Die hamburgische Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe beschloß, sich für die Erhebung eines Zuschlages von 400 % auf die Seelotsentaxe vom 5. Mai 1893 für nach Hamburg bestimmte Schiffe und für die Kanalschiffe einzusetzen. Hiermit erklärte sich die Lotsenschaft trotz ihrer Bedenken in Bezug auf die Höhe der Summe einverstanden. Die Deputation erklärte sich ferner bereit, in Verhandlungen über den Entwurf einer Lotsenordnung einzutreten, wobei die Lotsenschaft darauf aufmerksam machte, daß sie mit dem Erlaß einer ihren Wünschen entsprechenden Lotsenordnung spätestens zum 1. Oktober 1920 rechne. Auch mit dem weiteren Vorschlage der Deputation, bei den zuständigen Stellen eine Erhöhung der Einkommensgarantie auf monatlich 1000 M. zu beantragen, erklärte sich die Lotsenschaft

Zweites Kapitel

Reformvorschläge.

Eine Reform des Lotsenrechts muß ausgehen von dem Gedanken, daß zunächst die heutige Rechtszersplitterung einer gleichmäßigen Rechtsgliederung weichen muß. Bei aller Rechtsgleichheit müssen aber örtliche, geschichtlich begründete Besonderheiten auch späterhin so weit erhalten bleiben, als sie mit einer gleichmäßigen Regelung vereinbar sind. Diese — demokratischen Grundsätzen entsprechende — Rechtsgleichheit soll und braucht nicht zur schematisierenden Rechtseinheit zu werden.[289] Sie kann nur mittels eines Reichsgesetzes durchgeführt werden, zumal gemäß Art. 171 der Reichsverfassung die Wasserstraßen bis zum 1. April 1921 auf das Reich übergehen sollen und damit auch das Lotsenwesen Reichssache werden muß. Das Reich wird sich aber nicht begnügen können, dafür einzutreten, daß die gemäß § 31, Abs. 2 der Gewerbeordnung vorgesehenen einheitlichen Vorschriften über den Befähigungsnachweis tatsächlich ergehen. Es werden vielmehr auch noch andere reichsgesetzliche Bestimmungen getroffen werden müssen, die allerdings im wesentlichen als Rahmenbestimmungen die Einzelausführung den Ländern überlassen und damit dem historisch Gewordenen den nötigen freien Spielraum bieten werden.

Insbesondere gilt dies für die Fragen der Ausbildung der Lotsen (Schilferpatent auf große Fahrt), ihrer Eingliederung in den Staatsbetrieb (Konzession verbunden mit Lotsenzwang oder Lotsgeldzwang, Sicherung des Mindestunterhaltes durch Festlegung eines Mindestgehaltes) und des Mitbestimmungsrechts bei allen sie berührenden Entscheidungen (Mitwirkung bei Prüfungen, Beteiligung an Seeämtern, Bezirkswirtschaftsräten und im Reichswirtschaftsrat) usw.

Eine Vereinheitlichung des Lotsenrechts läßt also eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Staatsgewalt und Lotsenschaft erwarten. Diese ist erforderlich, um das Lotsenwesen in der Stellung zu erhalten, die ihm bei der Wichtigkeit der ihm anver-

unter der Voraussetzung einverstanden, daß dieser Betrag nicht als Staatszuschuß, sondern als Abschlagzahlung auf die Tariferhöhung angesehen werde und Einnahmen aus dem Ueberseedienst darauf nicht angerechnet würden.

Die bei dem letzten Punkte gemachte Einschränkung deutet auf die grundsätzliche Stellung der Lotsen hin, die sich nicht als Staatsrentenempfänger betrachten lassen wollen, sondern als Angehörige eines freien Berufs, dem die Staatsaufsicht lediglich durch ausreichende Taxen angemessenen Verdienst ermöglichen soll.

289. Vgl. Stier-Somlo, Studien, S. 23.

trauten Interessen der Allgemeinheit gebührt: die einer von innerer Verantwortung getragenen und, nötigenfalls mit Staatshilfe, den härtesten Lebenssorgen überhobenen, freien und selbstbewußten Berufstätigkeit.

Lebenslauf.

Am 20. Juli 1888 wurde ich in Glien in der Mark Brandenburg als Sohn des Rittmeisters Otto v. Schwerin und seiner Ehefrau Amelie, geborenen v. Tschirschky, geboren. Im 13. Lebensjahre mußte ich mich einer schweren Bauchoperation unterziehen und stehe noch heute wegen der Folgen dieser Operation in ärztlicher Behandlung. Dieser wenig befriedigende Gesundheitszustand brachte es mit sich, daß ich erst Ostern 1910 das Reifezeugnis des Gymnasiums in Zehlendorf bei Berlin erhielt. Darnach studierte ich zunächst in Berlin Jura, sodann in Leipzig, ferner in Rostock, später wieder in Berlin. Die durch den Krieg freiwillig unterbrochenen Studien nahm ich nach Entlassung aus dem Heeresdienste im Januar 1919 in Berlin wieder auf und setzte sie in Köln fort.

MSH 28218

END OF
TITLE